

## РЕШЕНИЕ

по делу № 054/01/10-1937/2019

Резолютивная часть решения объявлена 20 марта 2020 года

г. Новосибирск

Решение изготовлено в полном объеме 03 апреля 2020 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Новосибирской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее - Комиссия) в составе:

<.....>

в присутствии на заседании Комиссии

представителя ответчика - ОАО «РЖД» - <.....>, действующего на основании доверенности № 3-Сиб-159/Д от 22.05.2018 г.;

в отсутствие представителя заявителя – ООО «НХТК», о дате, времени и месте рассмотрения дела уведомленного надлежащим образом письмом исх. № 02-2480 от 25.02.2020 г.

рассмотрев дело № 054/01/10-1937/2019 от 08.10.2019 г. по признакам нарушения Открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») (ИНН 7708503727, почтовый и юридический адрес: 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2) в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» (почтовый адрес: 630004, г. Новосибирск, ул. Д. Шамшурина, д. 33), пункта 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,

### УСТАНОВИЛА:

В Новосибирское УФАС России поступило обращение ООО «Нефтехимическая транспортная компания» с жалобой на действия ОАО «РЖД» по навязыванию невыгодных условий договора эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования в части п. «г» параграфа 19, предусматривающего внесение платы за использование пути № 17 станции Копылово, протяженностью 0,482 км. В результате рассмотрения обращения установлено следующее.

ООО «Нефтехимическая транспортная компания» осуществляет организацию внутрироссийских и международных перевозок железнодорожным транспортом грузов производства ПАО «СИБУР Холдинг» и иных третьих лиц.

На станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» (далее - станция Копылово) деятельность общества «НХТК» осуществляется с использованием железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Заявителю на основании договора аренды от 20.11.2009 № 7-759-09 (с учетом соглашения о замене стороны по Договору).

Принадлежащий НХТК путь соединяется с путем № 17 станции Копылово (далее - путь № 17). Границей соединения выступает знак «Граница подъездного пути», установленный у входного светофора «Нт», что отражено в § 1 и § 2 заключенного между ОАО «РЖД» и обществом «НХТК» договора на эксплуатацию пути необщего пользования от 20.10.2017 № 37/Н (далее - договор эксплуатации № 37/Н).

*Как сообщает заявитель, поскольку путь № 17 относился к путям общего пользования, что следовало также из договора эксплуатации № 37/Н от 20.10.2017 г., то общество «НХТК» какую-*

*либо дополнительную плату за его использование не вносило, оплачивая всё в составе провозных платежей на условиях, установленных Тарифными руководствами.*

Условия договора № 37/Н от 20.10.2017 г. не предусматривают внесение ООО «НХТК» платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику.

ОАО «РЖД» направило в адрес ООО «НХТК» новую редакцию договора на эксплуатацию пути необщего пользования (проект договора № 37/Н от 23.01.2019). Согласно условиям указанного проекта договора, путь № 17 является путем необщего пользования, и, как следствие, пункт «г» § 19 договора содержит условие, обязывающее ООО «НХТК» вносить ежесуточную плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику.

В качестве обоснования указанного договорного условия ОАО «РЖД» ссылается на ст. 58, 64 Устава железнодорожного транспорта РФ, пункт 2.6 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003г. №26 (далее – Правила № 26), свидетельство о регистрации права собственности от 21.01.2011 и технический паспорт от 06.08.2010.

Согласно свидетельству Управления Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Томской области о государственной регистрации права от 21.01.2011 № 70-АВ 079587 железнодорожный путь станции Копылово от СП № 3 до изолированного стыка светофора НТ имеет статус железнодорожного подъездного пути протяженностью 0,482 км и принадлежит ОАО «РЖД».

Как пояснило ОАО «РЖД», включение в Договор пункта г) параграфа 19 о взимании ежесуточной платы на использование железнодорожного пути необщего пользования обусловлено наличием данного свидетельства и нормами статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ».

Статус данного линейного сооружения, указанный в свидетельстве, железной дорогой не изменялся.

Принимая во внимание, что по этому пути ООО «НХТК» фактически осуществляет подачу вагонов собственным локомотивом, руководствуясь положениями статьи 58 Устава железнодорожного транспорта РФ, ОАО «РЖД» включено в проект Договора условие внесения платы за использование данного пути.

Согласно ст. 64 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» взаимоотношения перевозчиков, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей регулируются [правилами](#) перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договорами на подачу и уборку вагонов.

Согласно п. 2.6 Правил № 26 в случае изменения владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования, с которыми заключены соответствующие договоры, между новым владельцем, пользователем или контрагентом и перевозчиком заключается новый договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»:

*железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению*

поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Согласно ст. 58 Устава железнодорожного транспорта перевозчик за подачу и уборку вагонов, осуществляемые им на принадлежащих ему железнодорожных путях необщего пользования, взимает с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев других железнодорожных путей необщего пользования сбор, включающий в себя плату за работу локомотива, принадлежащего перевозчику, и плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.

Если подача и уборка вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих перевозчику, осуществляются локомотивом, принадлежащим владельцу другого железнодорожного пути необщего пользования или иному лицу, с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и указанных владельца железнодорожных путей необщего пользования или иного лица перевозчиком взимается плата за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.

*Однако в представленном ОАО «РЖД» свидетельстве и техническом паспорте железнодорожный путь не поименован как путь необщего пользования, также из указанных документов не следует, что он является примыкающим к железнодорожным путям общего пользования.*

Вместе с тем, необходимо учитывать следующее.

1. Согласно ч. 2 ст. 16 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» определение мест примыкания железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования осуществляется в [порядке](#), установленном федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с владельцем инфраструктуры, к которой примыкают железнодорожные пути необщего пользования, и федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Порядок определения мест примыкания строящихся, реконструируемых или восстановленных железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования утвержден приказом Минтранса России от 06.08.2008 № 127.

Пунктами 2, 5, 6 и 7 Порядка предусмотрено следующее.

Для определения места примыкания к железнодорожному пути общего пользования (далее - существующий железнодорожный путь) владелец строящегося, реконструируемого или восстановленного железнодорожного пути необщего пользования (далее - новый железнодорожный путь) направляет в адрес владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее - владелец инфраструктуры), которому принадлежит существующий железнодорожный путь, обращение об определении места примыкания.

В случае, если новый железнодорожный путь и существующий железнодорожный путь, к которому предполагается примыкание, принадлежат одному владельцу инфраструктуры, место примыкания определяется исходя из требований технического проекта с учетом положений нормативных правовых актов, стандартов, технических норм и правил в области строительства и эксплуатации железнодорожных путей общего и необщего пользования.

При получении ответа владелец нового железнодорожного пути формирует комиссию по определению места примыкания (далее - комиссия), в состав которой включаются уполномоченные представители владельца существующего железнодорожного пути, владельца нового железнодорожного пути, Федерального органа исполнительной власти по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, Федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта.

Комиссия определяет место примыкания с учетом положений нормативных правовых актов, стандартов, технических норм и правил в области строительства и эксплуатации железнодорожных путей общего и необщего пользования.

В целях определения места примыкания комиссия вправе запросить у владельца нового железнодорожного пути и владельца существующего железнодорожного пути дополнительные документы.

По результатам рассмотрения представленных материалов и обследования возможного места примыкания комиссия составляет акт выбора места примыкания.

Решение комиссии принимается большинством голосов членов комиссии. Результаты работы комиссии оформляются протоколом, который подписывается всеми членами комиссии.

*Свидетельство о государственной регистрации прав и технический паспорт БТИ не упоминаются в Порядке и (или) статье 16 Закона о железнодорожном транспорте в качестве документов, позволяющих производить изменение места примыкания, а значит, не могут выступать надлежащим обоснованием для таких изменений.*

2. Согласно п. 8 Приложения № 6 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, граница железнодорожного пути необщего пользования обозначается знаком «Граница железнодорожного пути необщего пользования» или «Граница подъездного пути». Место установки знака определяется владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования совместно.

В акте обследования железнодорожного пути необщего пользования общества «НХТК» при станции Копылово от 30.10.2018 г., составленном Комиссией в составе представителей ОАО «РЖД» и ООО «НХТК», в пункте 4 «Место примыкания железнодорожного пути необщего пользования, номер стрелок примыкания, к какому пути примыкает. Границы железнодорожного пути необщего пользования» указано, что железнодорожный путь необщего пользования ООО «НХТК» примыкает на продолжении пути № 17 станции Копылово. Границей железнодорожного пути необщего пользования является светофор «НТ» станции Копылово, у которого установлен сигнальный знак «Граница пути необщего пользования».

Согласно представленному заявителем технико-распорядительному акту железнодорожной станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в пункте 1.3 граница путей общего пользования и пути необщего пользования ООО «НХТК» определена по светофору «НТ», в качестве места примыкания указан путь № 17, а в пункте 1.5 путь № 17 указан как соединительный, т.е. является «станционным путем», исходя из определения, приведенного в пункте 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций).

Как указывает в своем обращении ООО «НХТК», фактически остался без изменения знак «Граница подъездного пути» на входном светофоре «НТ», обозначающий на местности точку соединения принадлежащего обществу «НХТК» пути необщего пользования с путем № 17 станции Копылово. ОАО «РЖД», как и ранее, продолжает использовать путь № 17 для маневровой работы при расстановке вагонов на выставочных путях станции Копылово, при том, что осуществление подобных операций в силу статьи 2 Закона о железнодорожном транспорте свидетельствует о принадлежности пути к путям общего пользования.

### **Изложенное свидетельствует, что путь № 17 является путем общего пользования.**

Согласно ч. 1 ст. 8 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются в соответствии с Федеральным законом "О естественных монополиях" и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Ввиду того, что путь № 17 является путем общего пользования, то его использование обществом «НХТК» уже оплачивается в составе провозных платежей при заключении договора перевозки железнодорожным транспортом.

Статья 58 Устава железнодорожного транспорта предусматривает возможность взимания перевозчиком с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев других железнодорожных путей необщего пользования платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.

Так как путь № 17 является путем общего пользования, пункт «г» § 19 проекта договора № 37/Н от 23.01.2019 г., предусматривающий взимание платы за использование пути № 17, как пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику, является не соответствующим действующему законодательству.

Таким образом, включение в договор эксплуатации пункта «г» § 19 фактически позволит ОАО «РЖД» дважды взимать плату за использование рассматриваемого пути № 17: сначала в составе провозной платы, затем по договору эксплуатации.

Следствием этого, является возникновение на стороне конечных потребителей (ООО «Сибметхим», ООО «Томскнефтехим», ООО НПК «Электротепловые технологии», ООО «Монолит-Строй», ООО «Сибирские ресурсы», ООО «Кехити»), которым общество «НХТК» оказывает транспортные услуги на путях необщего пользования, необоснованных расходов и увеличению стоимости продукции этих потребителей.

Как сообщает заявитель, необоснованное увеличение расходов составит порядка 588 133 тыс. руб. в год, с правом перевозчика в любой момент осуществить изменение ставки в большую сторону без согласования с Обществом «НХТК» или конечными потребителями (абз.2 пункта «г» § 19).

С целью урегулирования разногласий ООО «НХТК» направило в адрес ОАО «РЖД» протокол разногласий к проекту договора № 37/Н от 23.01.2019 г., в котором содержался пункт об исключении из договора п. «г» § 19.

ОАО «РЖД» направило в адрес заявителя протокол согласования разногласий от 19.03.2019 г., в котором п. «г» § 19 из договора не исключен, при этом содержится положение о передаче данных разногласий на рассмотрение Арбитражного суда.

Указанный протокол заявителем не подписан. Письмом от 01.04.2019 г. № нхтк-444 ООО «НХТК», ссылаясь на положения действующего законодательства, повторно попросило ОАО «РЖД» рассмотреть возможность исключения из проекта договора п. «г» § 19.

В ответ на указанное письмо заявителя ОАО «РЖД» письмом № 6970/3-С ТЦФТО от 30.05.2019 г.

сообщило, что в связи с возникшими разногласиями при заключении договора с ООО «НХТК» для решения вопроса об обоснованности присвоения статуса пути необщего пользования – пути № 17 станции Копылово, Западно-Сибирской железной дорогой проводится соответствующая работа в причастных подразделениях филиалов ОАО «РЖД». О принятом решении ООО «НХТК» будет проинформировано дополнительно. При этом согласно п. 2.12 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003г. №26, в отношениях между сторонами в настоящее время действуют положения ранее заключенного договора от 20.10.2017 г. № 37/Н, что не нарушает права и законные интересы ООО «НХТК».

Таким образом, ОАО «РЖД», несмотря на просьбу заявителя, уклонилось от исключения из договора не соответствующего законодательству положения п. «г» § 19.

В соответствии с п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе 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).

Условия заключенного между ООО «НХТК» и ОАО «РЖД» договора № 37/Н от 20.10.2017 г. (§19) предусматривают внесение Владелец платы за пользование вагонами, принадлежащими Перевозчику, платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава.

В соответствии с ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки отнесены к сферам деятельности субъектов естественных монополий.

В соответствии со [ст. 6](#) Закона «О естественных монополиях» и в целях совершенствования государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок Постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 №643 утвержден [перечень](#) работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством (далее – Перечень).

В Перечень, в том числе включены:

- услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

- перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе перевозка порожнего железнодорожного подвижного состава в составе грузовых поездов.

- дополнительные работы (услуги), выполняемые на железнодорожном транспорте в местах общего пользования и необщего пользования;

выполнение маневровой работы в пределах железнодорожных станций, подача и уборка

вагонов.

предоставление вагонов, контейнеров в пользование;

предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности.

В соответствии с Приказом ФСТ РФ от 29.12.2004 г. № 435-т ОАО «Российские железные дороги», осуществляющее деятельность в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, включено в раздел 1 «Железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» Реестра субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль, под регистрационным номером 77/1/2.

В соответствии со ст. 2 Устава железнодорожного транспорта РФ под перевозчиком понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж или не принадлежащий им порожний грузовой вагон (далее - порожний грузовой вагон) из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж, порожний грузовой вагон управомоченному на его получение лицу (получателю).

Под инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования понимается транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

В соответствии с положениями Устава железнодорожного транспорта РФ, Федерального закона «О естественных монополиях» ОАО «РЖД», как субъект естественной монополии, является по отношению к ООО «НХТК» перевозчиком, обязанным вступать в отношения по п о в о д у предоставления вагонов, контейнеров в пользование, предоставления железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности. В силу указанных выше нормативных документов, оказываемые ОАО «РЖД», услуги относятся к сфере, регулируемой Законом о естественных монополиях и Законом о защите конкуренции.

В соответствии с ч. 5 ст. 5 Федерального закона «О защите конкуренции» доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

*В соответствии с Аналитическим отчетом Отдела товарных и финансовых рынков Новосибирского УФАС России установлено доминирующее положение ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского ТЦФТО ОАО «РЖД» на рынке оказания услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом и работ (услуг), выполняемых на железнодорожном транспорте (предоставление вагонов, контейнеров в пользование, предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности), в границах объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД», в том числе находящихся на территории Новосибирской области при станции Копылово.*

На основании изложенного, в действиях ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного

подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД», установлены признаки нарушения п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части навязывания ООО «НХТК» невыгодных условий договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» при станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги № 37/Н от 23.01.2019 г., а именно, положения, предусматривающего внесение Владельцем ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику (п. «г» § 19), что нарушает права ООО «НХТК».

Согласно ч. 1, 2 ст. ст. 39.1 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в целях пресечения действий (бездействия), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции и (или) ущемлению интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности антимонопольный орган выдает хозяйствующему субъекту предупреждение в письменной форме о прекращении действий (бездействия), которые содержат признаки нарушения антимонопольного законодательства

Предупреждение выдается лицам, указанным в **части 1** настоящей статьи, в случае выявления признаков нарушения **пунктов 3, 5, 6 и 8 части 1 статьи 10** настоящего Федерального закона.

Принятие антимонопольным органом решения о возбуждении дела о нарушении **пунктов 3, 5, 6 и 8 части 1 статьи 10** настоящего Федерального закона без вынесения предупреждения и до завершения срока его выполнения не допускается.

В связи с выявлением в действиях ОАО «РЖД» признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренных пунктом 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», перевозчику, в соответствии со статьей 39.1. Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выдано предупреждение от 19.08.2019 г. о прекращении действий (бездействия), которое содержит признаки нарушения антимонопольного законодательства, путем:

направления в адрес ООО «НХТК» в срок до 24.09.2019 г. протокола согласования разногласий к договору на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» при станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги № 37/Н от 23.01.2019 г., об исключении положения, предусматривающего внесение Владельцем платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику (п. «г» § 19).

ОАО «РЖД» в ответ на предупреждение письмом № исх-12250/3-СТЦФТО от 24.09.2019 г. сообщило следующее.

Западно-Сибирским ТЦФТО получено предупреждение о прекращении действия (бездействия), которые содержат признаки нарушения антимонопольного законодательства от 19.08.2019 г. Предупреждение об обяывании совершить определенные действия в отношении ООО «НХТК», рассмотрено. В связи с несогласием с доводами, содержащимися в предупреждении, ОАО «РЖД» обратилось в суд с заявлением о признании недействительным указанного предупреждения.

В настоящее время Арбитражным судом Новосибирской области заявление принято к производству (дело № А45-33342/2019). Рассмотрение дела назначено на 14.10.2019 г.

*Таким образом, ОАО «РЖД» не выполнило выданное ему предупреждение.*

В соответствии с ч. 6, 8 ст. 39.1 Федерального закона «О защите конкуренции» антимонопольный орган должен быть уведомлен о выполнении предупреждения в течение трех дней со дня окончания срока, установленного для его выполнения. В случае невыполнения предупреждения в установленный срок при наличии признаков нарушения антимонопольного

законодательства антимонопольный орган обязан принять решение о возбуждении дела о нарушении антимонопольного законодательства в срок, не превышающий десяти рабочих дней со дня истечения срока, установленного для выполнения предупреждения.

На основании изложенного, в соответствии со ст. 39.1 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в отношении ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» было возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения пункта 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

**Письмом вх. № 13680э от 15.11.2019 г. ОАО «РЖД» представило следующие объяснения по существу дела.**

Новосибирским УФАС выявлены признаки нарушения антимонопольного законодательства со стороны ОАО «РЖД» в части навязывания ООО «НХТК» невыгодных условий договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования указанной организации при станции Копылово № 37/Н от 23.01.2019 г. по внесению ежесуточной платы за пользование пути необщего пользования, принадлежащего железной дороге.

ОАО «РЖД» считает данные выводы необоснованными и не соответствующими законодательству РФ.

Так, согласно п. 4 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.06.2008г. № 30, оценивая такие действия (бездействие) как злоупотребление доминирующим положением, следует учитывать положения ст. 10 ГК РФ, ч. 2 ст. 10, ч. 1 ст. 13 Закона о защите конкуренции, и, в частности, определять, были совершены данные действия в допустимых пределах осуществления гражданских прав либо ими налагаются на контрагентов неразумные ограничения или ставятся необоснованные условия реализации контрагентами своих прав.

Согласно ст. 10 ГК РФ не допускаются осуществление гражданских прав исключительно с намерением причинить вред другому лицу, действия в обход закона с противоправной целью, а также иное заведомо недобросовестное осуществление гражданских прав (злоупотребление правом); не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

В настоящем случае в январе 2019 года РЖД в адрес ООО «НХТК» был направлен проект Договора, содержащий в т.ч. условие о внесении ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования РЖД, исходя из протяженности 0,482 км по договорной ставке, равной 3343 руб. за 1 км в сутки (без учета НДС).

Указанное положение в проект Договора было включено РЖД на основании ст. 2 и 58 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее - УЖТ).

Так, согласно ст. 2 УЖТ железнодорожные пути необщего пользования - это железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

РЖД является собственником сооружения - железнодорожного подъездного пути, протяженностью 482 м, от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 3 до изолированного стыка светофора НТ через стрелочный перевод № 57 северо-восточной части территории ст. Копылово (далее - Путь), что подтверждается свидетельством о государственной регистрации права от 21.01.2011 г. № 70-АВ 079587 и техническим

паспортом. Граница данного пути также указана в акте обследования от 30.10.2018г. - светофор НТ станции Копылово.

Данное право собственности РЖД не оспорено в установленном порядке.

Таким образом, указанный подъездной путь является путем необщего пользования, примыкающим стрелкой № 3 к путям станции Копылово, предназначен только для обслуживания ООО «НТХК» и его контрагентов по услуге подачи-уборки вагонов на условиях вышеуказанного договора.

Ссылка Комиссии на нормы приказа Минтранса России от 06.08.2008г. № 127 необоснованна, т.к. указанный путь ОАО «РЖД» введен в эксплуатацию в 1889 году, т.е., более чем за 100 лет до вступления в силу данного нормативного акта.

Кроме того, в соответствии со ст. 58 УЖТ РФ, если подача и уборка вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих перевозчику, осуществляются локомотивом, принадлежащим владельцу другого железнодорожного пути необщего пользования или иному лицу, с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и указанных владельца железнодорожных путей необщего пользования или иного лица перевозчиком взимается плата за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику. Размеры указанных сбора и платы устанавливаются соглашением сторон.

В связи с тем, что по условиям проекта Договора работа по подаче и уборке вагонов осуществляется локомотивом ООО «НХТК», РЖД вправе взимать плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего железной дороге.

Исходя из условий проекта Договора (§ 2 и б) и схемы ж.д. станции Копылово, локомотив ООО «НХТК» в целях передачи (подачи) вагонов на выставочных путях станции Копылово (№№ 1, 3, 5, 7, 11, 13) осуществляет свое перемещение через Путь.

Таким образом, положение п. «г» § 19 проекта Договора соответствует законодательству РФ и фактическим обстоятельствам. При этом указанная плата за использование ООО «НХТК» данного пути не входит в состав провозной при исполнении ОАО «РЖД» договора перевозки.

Также согласно ст. 55 УЖТ отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Организация работы по заключению договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования установлена Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС РФ от 18.06.2003г. № 26, зарегистрированного в Минюсте РФ 19.06.2003 г. № 4764 (далее - Правила).

В частности, в п. 2.12 Правил указывается, что проекты договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования разрабатываются и подписываются уполномоченным представителем перевозчика. Два экземпляра подписанного проекта договора перевозчик направляет на подпись владельцу, пользователю или контрагенту железнодорожного пути необщего пользования. Указанное лицо подписывает проект полученного договора и возвращает его перевозчику в месячный срок. Если при подписании проекта договора у владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования возникнут возражения по его условиям, то наряду с подписанием проекта договора он составляет протокол разногласий и два его экземпляра вместе с подписанным проектом договора направляет перевозчику.

Наличие разногласий оговаривается в договоре. Перевозчик в течение месяца с даты получения протокола разногласий рассматривает его. О дате совместного рассмотрения

разногласий перевозчик должен известить владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования. При недостижении согласия по условиям договора споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Нормы, предусматривающие составление протокола разногласий к проекту договора и право сторон обратиться в суд по разрешению разногласий, возникших при заключении договора, предусмотрены ст. 445 ГК РФ.

Согласно ст. 446 ГК РФ в случаях передачи разногласий, возникших при заключении договора, на рассмотрение суда на основании ст. 445 ГК РФ либо по соглашению сторон условия договора, по которым у сторон имелись разногласия, определяются в соответствии с решением суда.

В соответствии с п. 2 Постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» заключение вышеуказанных договоров обязательно как для перевозчика, так и для владельца железнодорожного пути необщего пользования грузоотправителя (грузополучателя). В случае если перевозчик и владелец железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправитель (грузополучатель) не пришли к соглашению по отдельным пунктам указанных договоров, заявления о рассмотрении таких разногласий принимаются без представления письменного соглашения сторон о передаче разногласий на разрешение арбитражного суда. До передачи спора на разрешение арбитражного суда перевозчик совместно с владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования или грузоотправителем (грузополучателем) принимает меры к урегулированию возникших разногласий. Сроки, в течение которых оставшиеся неурегулированными разногласия по упомянутым договорам могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда, Уставом не предусмотрены.

В рассматриваемом случае проект Договора был подписан ООО «НХТК» с протоколом разногласий. В протоколе разногласий от 23.01.2019г. ООО «НХТК» не согласилось с предлагаемой редакцией п. «г» § 19 проекта Договора и предложило РЖД исключить данное положение.

В протоколе согласования разногласий от 19.03.2019г. РЖД, не согласившись с указанным предложением ООО «НХТК», предложило передать спор по данному пункту Договора на рассмотрение арбитражного суда. Протокол был подписан со стороны РЖД и направлен на подписание в адрес ООО «НХТК». До настоящего времени указанный документ с подписью уполномоченного должностного лица ООО «НХТК» в адрес РЖД не поступил.

В рассматриваемом случае Договор между РЖД и ООО «НХТК» заключен не был, соглашение по всем существенным условиям Договора достигнуто не было. В настоящее время в соответствии с Правилами и соглашением от 01.12.2018 г. между РЖД и ООО «НХТК» продолжает действовать договор от 20.10.2017г. № 37/Н на эксплуатацию ж.д. пути необщего пользования АО «СИБУР-Транс» при станции Копылово.

Таким образом, между сторонами имеется преддоговорной спор, существующий в допустимых пределах осуществления гражданских прав, который подлежит разрешению в гражданско-правовом порядке с определением условий, по которым у сторон имеются разногласия в соответствии с решением суда. Правом на разрешение спора по условиям договора в рамках гражданского законодательства могут воспользоваться как РЖД, так и ООО «НХТК».

При таких обстоятельствах, действия РЖД произведенные в рамках процедуры, предписанной Правилами, при отсутствии факта ограничения прав третьего лица и недоказанности создания угрозы интересам иных лиц не могут расцениваться как неправомерные и влекущие ущемление интересов ООО «НХТК». Они совершены в рамках

гражданских правоотношений и не вступают в противоречие с нормами антимонопольного законодательства.

Аналогичной позиции придерживается вышестоящий антимонопольный орган. В своих официальных разъяснениях от 24.12.2018 г. № СП/106050/18 ФАС России указывает, что исходя из системного толкования норм антимонопольного законодательства под навязыванием следует понимать действия (бездействие) доминанта по принуждению контрагента к принятию условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора. Только подготовка проекта договора, содержащего невыгодные для контрагента условия, а также направление предложения о заключении договора не может являться нарушением. Для установления факта навязывания необходимо установление дополнительных обстоятельств. К таким обстоятельствам может быть отнесено: угрозы не заключения или прекращения договора, угрозы наступления негативных последствий и т.д. Надо также иметь в виду, что некоторые договоры имеют статус публичных. При необоснованном уклонении организации от заключения публичного договора другая сторона в соответствии со ст. 426, 445 ГК РФ вправе обратиться в суд с требованием о понуждении заключить договор. В этом случае, в соответствии со ст. 446 ГК РФ условия договора, по которым имелись разногласия, также устанавливаются судом. Между тем, если указанная организация занимает доминирующее положение, то нарушение порядка ст. 445 ГК РФ в части совершения обычных действий по согласованию условий договора (обмен протоколами разногласий, отказ от принятия разногласий, проведение согласительных процедур и т.п.) признаются навязыванием невыгодных условий договора.

В рассматриваемом случае ОАО «РЖД» при заключении договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования указанной организации при станции Копылово №37/Н от 23.01.2019г. действовало согласно положениям ст.445 ГК РФ и п. 2.12 Правил, что не может свидетельствовать о навязывании условий договора.

В этой связи ОАО «РЖД» просит дело в отношении ОАО «РЖД» прекратить в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства.

**Письмом вх. № 15758э от 16.12.2020 г. ОАО «РЖД» пояснило следующее.**

Включение в проект договора № 37/Н от 23.01.2019 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего Пользования ООО «НХТК» при станции Копылово (далее - Договор) пункта г) параграфа 19 о взимании ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования обусловлено наличием свидетельства о государственной регистрации права собственности серии 70-АВ 079587 от 21.01.2011, согласно которому железнодорожный путь протяженностью 482 м является подъездным.

Статьей 2 ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» установлены понятия для железнодорожных путей общего и необщего пользования. Железнодорожными путями необщего пользования считаются железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Принимая во внимание, что железнодорожный путь от стрелочного перевода № 3 до изолированного стыка светофора НТ предназначен для обслуживания ООО «НХТК» и используется ООО «НХТК» для подачи и уборки вагонов, маневровой работы, учитывая, что в свидетельстве о государственной регистрации права указанный путь обозначен как подъездной, то по смыслу статьи 2 Устава железнодорожного транспорта, данный путь является железнодорожным путем необщего пользования.

В связи с тем, что указанный железнодорожный путь является железнодорожным путем необщего пользования и по данному пути ООО «НХТК» осуществляет подачу вагонов

собственным локомотивом, в проект Договора включено условие внесения платы за использование данного пути, в соответствии со статьей 58 Устава железнодорожного транспорта РФ.

При заключении договора № 37/Н от 20.10.2017 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, сбор сведений о статусе путей, к которым примыкают железнодорожные пути необщего пользования владельцев, не проводился. В связи с этим, у исполнителя отсутствовала информация о принадлежности указанного железнодорожного пути к пути необщего пользования.

Перед разработкой проекта Договора проведена работа по сбору технической и правоустанавливающей документации на используемые пути при подаче и уборке вагонов на железнодорожный путь необщего пользования ООО «НХТК». Согласно свидетельству о государственной регистрации права № 70-АВ 079587 от 21.01.2011, выданному Управлением Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Томской области, железнодорожный путь станции Копылово от СП № 3 до изолированного стыка светофора НТ, имеет статус железнодорожного подъездного пути протяженностью 0,482 км, принадлежащего ОАО «РЖД». Изменение статуса железнодорожного пути № 17 станции Копылово из пути общего пользования в путь необщего пользования не производилось.

### **ООО «НХТК» письмом вх. № 1993 от 06.02.2020 г. сообщило следующее.**

1. В соответствии со статьей 58 Устава железнодорожного транспорта договоры эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования должны учитывать:

технологии функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования;

технологии функционирования железнодорожного пути необщего пользования;

единые технологические процессы, порядок разработки и утверждения которых устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Технология работы станции определяется нормативными документами, регулирующими работу железнодорожного транспорта общего пользования, а также документами ОАО «РЖД».

Технология функционирования железнодорожного пути необщего пользования регулируется в том числе инструкциями о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования (п. 1.7 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных Приказом МПС РФ от 18.06.2003 г. № 26 (далее - Правила эксплуатации ПНП), предписывает наличие такого документа для каждого железнодорожного пути необщего пользования).

Разработанная для пути необщего пользования общества «НХТК» инструкция прилагается к настоящим пояснениям. При этом для пути № 17 такая инструкция не разрабатывалась, что дополнительно подтверждает его статус как пути общего пользования.

Помимо инструкции для железнодорожного пути, обслуживаемого локомотивом владельца пути необщего пользования (в рассматриваемом случае - локомотивами общества «НХТК»), разрабатывается единый технологический процесс работы железнодорожных путей необщего пользования (п.5.1 Правил эксплуатации ПНП).

2. С учётом изложенного, на текущий момент порядок движения вагонов при их перемещении с путей станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» (далее - станция Копылово) на путь необщего пользования общества «НХТК» регулируется следующими основными документами:

единый технологический процесс работы железнодорожного пути необщего пользования Общества с ограниченной ответственностью «Нефтехимическая транспортная компания» и станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги от 05.12.2018 (утвержден совместно с ОАО «РЖД», копия прилагается, далее - ЕТП);

инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования Общества с ограниченной ответственностью «Нефтехимическая транспортная компания» от 26.10.2018 (согласована ОАО «РЖД», копия прилагается в составе ЕТП, далее - Инструкция);

техническо-распорядительным актом станции Копылово;

договором эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования от 20.10.2017 № 37/Н (далее - договор эксплуатации);

договорами подачи-уборки вагонов, заключенными обществом НХТК с контрагентами.

3. Общая характеристика и путевое развитие станции Копылово и железнодорожного пути необщего пользования общества «НХТК» определены в пунктах 1.1, 1.2 ЕТП.

Границей пути общества «НХТК» и путей станции (пути общего пользования) выступает знак границы, расположенный у размещенного на пути № 17 станции светофора НТ (п. 1.2 ЕТП, см. также схему стр. 73 ЕТП, п. 1.3, 1.4 Инструкции).

Выставочными путями станции Копылово являются пути № 1,3,5,7,11,13 (п. 2.4.1 ЕТП, а также пар. 7 Договора эксплуатации в редакции соглашения о замене стороны от 01.12.2018).

Наряду с выставочными, приемо-отправочными путями и путями отстоя, к путям станции Копылово отнесен соединительный путь № 17 (Таблица 1 п. 1.1 ЕТП, п. 1.2 ЕТП).

Характеристика пути № 17 как «соединительного» соответствует определению станционных железнодорожных путей (т.е. путей общего пользования), приведенному в Правилах технической эксплуатации железных дорог, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 г. № 286, согласно которым соединительные пути относятся к станционным железнодорожным путям и соединяют отдельные парки железных станций, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций.

Использование пути № 17 для осмотра вагонов предусмотрено п. 1.9 Инструкции (абз. 5 после таблицы) и дополнительно подтверждает его статус как пути общего пользования, поскольку процедура осмотра является частью приемоотправочных операций, включенных в оплачиваемый тариф за перевозку грузов (п. 1.16 Прейскуранта № 10-01 - Постановление ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5 «Об утверждении прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (тарифное руководство № 1, части 1 и 2).

Следует также отметить, что путевое развитие станции Копылово представляет собой единый комплекс, обеспечивающий бесперебойную работу по приему и отправлению поездов, формированию и расформированию составов и выполнению маневровых операций (абз. 7 п. 1.1 ЕТП).

В свете указанных обстоятельств очевидно, что путь № 17 является соединительным железнодорожным путем общего пользования, а утверждение об ином - ошибка, противоречащая утверждению о целостности путевого развития станции Копылово.

4. Порядок взаимодействия общества «НХТК» и ОАО «РЖД» при осуществлении подачи и уборки вагонов со станции Копылово на железнодорожный путь необщего Пользования и

обратно установлен в разделах 1-4 Инструкции.

Во избежание объемного цитирования документа, пояснения сокращены до имеющих значение особенностей организации движения.

Так, вывод вагонов на выставочные пути станции Копылово и доставка вагонов на пути необщего пользования осуществляется локомотивом общества «НХТК» (п. 2.1 Инструкции).

О предстоящей передаче вагонов на путь необщего пользования приемосдатчик станции Копылово по телефону передает уведомление представителю общества «НХТК» не позднее, чем за 2 часа до предстоящей передачи вагонов (п. 1.9 Инструкции, после таблицы, абз. 1). Аналогичным образом общество «НХТК» уведомляет по телефону представителя ОАО «РЖД» о готовности вагонов к передаче на выставочные пути станции Копылово при их уборке (там же, абз.2).

Выезд локомотива общества «НХТК» на пути станции Копылово осуществляется через светофор «НТ» при наличии соответствующего разрешающего сигнала (п. 2.4, 2.5, 2.9 Инструкции). Учитывая, что расположение указанного светофора соответствует границе станции Копылово с путями необщего пользования общества «НХТК», светофор «НТ» обеспечивает дальнейшее безопасное движение вагонов по путям станции Копылово. Как следует из буквального содержания ЕТП и Инструкции, проследование светофора «НТ» с выездом на путь № 17 рассматривается в качестве выезда на станцию Копылово.

5. Последняя корректировка ЕТП и Инструкции осуществлялась в декабре 2018 года совместной комиссией ОАО «РЖД» и общества «НХТК», что отражено в акте обследования железнодорожного пути необщего пользования от 30.10.2018 (имеется в материалах дела, прилагается в составе ЕТП, стр.82).

В ходе данных корректировок вопрос статуса, назначения и порядка использования пути № 17 не затрагивался.

6. Прилагаемые к настоящим пояснениям копии договоров подачи-уборки вагонов подтверждают оказание контрагентам общества «НХТК» услуг по подаче-уборке вагонов от выставочных путей станции Копылово до мест погрузки.

Указанные договоры заключены в 2011-2017 годах, а соответствующие услуги оказывались до получения от ОАО «РЖД» проекта договора № 37/Н от 23.01.2019.

Каких-либо особенностей движения по пути № 17, отличающихся или противоречащих ТРА, ЕТП и Инструкции, договоры подачи-уборки не содержат.

7. Использование пути № 17 осуществляется обществом «НХТК» исключительно в целях проследования локомотивов (как с вагонами, так и без таковых) к выставочным путям станции Копылово и обратно, на путь необщего пользования.

Необходимо подчеркнуть, что движение локомотива общества «НХТК» при выезде на выставочные пути станции Копылово осуществляется не только с использованием пути № 17, но и иных станционных путей, в том числе межстрелочных путевых отрезков 3-5, 5-31, 31-33, 33-49, 49-51 (см. схему на стр. 73 ЕТП).

Статус указанных интервалов как путей общего пользования не оспаривается ОАО «РЖД», несмотря на отсутствие функциональных отличий их порядка использования от пути № 17.

**ОАО «РЖД» письмом № 2827 от 19.02.2020 г. пояснило следующее.**

В границах станции Копылово расположены следующие железнодорожные пути ОАО «РЖД»:

- путь 1 (главный), длиной 1841 м с границами от переднего стыка рамного рельса

стрелочного перевода № 8 до переднего стыка рамного рельса стрелочного перевода № 3, через стрелочный перевод № 10, стрелочный перевод № 28, стрелочный перевод № 31, стрелочный перевод № 5;

- путь 3 (приемо-отправочный), длиной 1346 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 28 до заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 31, через стрелочный перевод № 49, стрелочный перевод № 33сбр;

- путь 5 (приемо-отправочный), длиной 1374 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 10 до заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 49, через стрелочный перевод №12, стрелочный перевод №34, стрелочный перевод .№51;

- путь 7 (приемо-отправочный), длиной 1172 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 34 до заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 51, через стрелочный перевод № 36;

- путь 11 (приемо-отправочный), длиной 1587 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 36 до заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 5, через стрелочный перевод №42, стрелочный перевод № 59, стрелочный перевод № 7сбр;

- путь 13 (приемо-отправочный), длиной 1105 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 42 до заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 59, через стрелочный перевод № 61;

- путь 16 (вытяжной), длиной 462 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 12 до упора;

- путь 17 (подъездной), длиной 482 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 3 по изолированному стыку светофора НТ, через стрелочный перевод № 57;

- путь 25 (для отстоя вагонов и осмотра цистерн с опасными грузами), длиной 504 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 61 до упора, через стрелочный перевод № 71, стрелочный перевод № 73;

- путь ОАО «Силикатстройматериалы» (подъездной), длиной 350,3 м, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода № 71 до знака границы пути необщего пользования.

В междупутье путей 11 и 13 находится низкая платформа; на обочине пути 13 расположены пост ЭЦ и пассажирское здание.

Кроме того, к подъездному пути № 17 станции Копылово (от изолированного стыка светофора НТ) примыкает железнодорожный путь необщего пользования собственности ООО «Нефтехимическая транспортная компания»; а к вытяжному пути 25 станции Копылово (от стрелочного перевода № 73) - железнодорожный путь необщего пользования собственности АО «Сибирская Аграрная Группа».

**ОАО «РЖД» на Заседании Комиссии Новосибирского УФАС России 20.02.2020 г. представлены пояснения по делу, суть которых заключается в следующем.**

Арбитражным судом НСО 16.01.2020г. было рассмотрено заявление ОАО «РЖД» о признании недействительным предупреждения Новосибирского УФАС от 19.08.2019г. о прекращении ОАО «РЖД» действий (бездействия) которые содержат признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Решение суда от 23.01.2020 г. в настоящее время не вступило в законную силу. 19.02.2020 г. ОАО «РЖД» подана апелляционная жалоба на указанный судебный акт.

Боле того, ООО «НХТК» направлено исковое заявление от 11.02.2020 г. № 297/ГО/НХТК в

Арбитражный суд г. Москвы об урегулировании разногласий по Договору, рассмотрение назначено на 24.03.2020г.

ОАО «РЖД» считает, что рассмотрение дела № 054/01/10-1937/2019 должно быть прекращено. Антимонопольный орган не вправе вмешиваться в гражданско-правовой спор хозяйствующих субъектов. В данном случае антимонопольный орган вмешивается в преддоговорный спор, действия ОАО «РЖД» нельзя считать нарушением антимонопольного законодательства.

Согласно аналитическому отчету, ОАО «РЖД» признано занимающим доминирующее положение на рынке перевозки грузов, но эти услуги не оказываются, в данном случае заключен договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и услуги подачи-уборки вагонов, этот рынок не изучался.

У ОАО «РЖД» имеется свидетельство о праве собственности на спорный путь, согласно которому он является подъездным путем. Согласно законодательству подъездные пути – только пути необщего пользования.

Доказательства использования пути № 17 как пути общего пользования отсутствуют, ООО «НХТК» забирает с этого пути вагоны и возвращает в рамках услуг подачи и уборки вагонов, этот путь предназначен для конкретного заявителя.

ОАО «РЖД» представлен технико-распорядительный акт станции Копылово, согласно которому путь № 17 – путь общего пользования. Согласно техническому паспорту путь построен в 1887 г., его назначение не менялось.

#### **ООО «НХТК» письмом вх. № 4418э от 16.03.2020 г. пояснило следующее.**

По результатам ознакомления с заключением об обстоятельствах дела № 054/01/10-1937/2019 о нарушении антимонопольного законодательства ООО «НХТК» (далее – общество «НХТК») выражает согласие с его содержанием в целом, подтверждает его соответствие обстоятельствам дела и имеющимся в материалах дела доказательствам.

Также ООО «НХТК» представило оценку позиции общества «РЖД» о вмешательстве антимонопольного органа в преддоговорной спор.

Общество «РЖД» при рассмотрении дела обращало внимание, что железнодорожные правила допускают на случай уклонения одной из сторон от заключения договора право обратиться в суд с требованием о понуждении к заключению договора (пункт 2.12 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС РФ от 18.06.2003 № 26).

В этой связи у сторон действительно имеется возможность урегулировать разногласия по условиям договора в частном порядке, руководствуясь статьями 425 и 445 ГК РФ. Однако само наличие такой возможности не ограничивает компетенцию антимонопольного органа по проверке поведения стороны договора, которая одновременно занимает доминирующее положение на товарном рынке, на соответствие нормам и правилам публичного порядка.

Как указал Арбитражный суд Западно-Сибирского округа в постановлении от 14.11.2019 № Ф04-4635/2019, отношения по заключению и исполнению договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования регулируются нормами гражданского законодательства, что не исключает совершения субъектами гражданских прав в рамках этих отношений нарушений норм антимонопольного законодательства. Использование способов защиты права, установленных статьями 445, 446 и 452 ГК РФ, не препятствует антимонопольному органу оценить действия, совершенные владельцем железнодорожного пути необщего пользования при заключении договора с контрагентом и его исполнении, на предмет соответствия их нормам Закона о защите конкуренции.

При этом предмет антимонопольного контроля образует не формальная сторона

правоотношения, но его экономическая (рыночная) составляющая, а также оценка поведения доминанта, что, как правило, не учитывается при разрешении гражданско-правовых споров.

Пункт 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, в частности, содержит запрет на совершение занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом действий, выраженных в навязывании контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора.

Под навязыванием следует понимать действия (бездействие) доминанта по принуждению контрагента к принятию условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора (письмо ФАС России от 24.12.2018 № СП/106050/18).

По общему правилу, в качестве фактических обстоятельств, свидетельствующих о навязывании, могут выступать угрозы об отказе к заключению договора, прекращении действующего договора или прекращении исполнения обязательств по договору.

Однако, как разъяснено в письме ФАС России от 24.12.2018 № СП/106050/18, применительно к публичным договорам уже само нарушение доминирующим субъектом установленного статьей 445 ГК РФ порядка согласования условий договора (обмен протоколами разногласий, проведение согласительных процедур, передача спора на урегулирование суда), свидетельствует о навязывании невыгодных условий.

В рассматриваемом деле разногласия возникли по условиям договора от 23.01.2019 № 37/Н на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», который относится к публичным (Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 29.11.2016 № Ф04-5356/2016).

Как следует из материалов дела, в январе 2019 года общество «РЖД» направило в адрес общества «НХТК» разработанный проект договора от 23.01.2019 № 37/Н. В установленный месячный срок общество «НХТК» представило свои замечания по условиям договора. Далее стороны, соблюдая требования пункта 2.12 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, предприняли попытки урегулировать спор, в том числе путем совместного рассмотрения разногласий.

В результате 26.08.2019 года путем подписания протокола согласования разногласий стороны пришли к соглашению, что единственным неурегулированным условием остается пункт «г» § 19 проекта договора, решение по спорному условию должно быть передано на рассмотрение суда.

Согласно абзацу девятому пункта 2.12 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования при недостижении согласия по условиям договора споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Указанная норма конкретизируется в абзаце втором пункта 1 статьи 445 ГК РФ, где стороне, направившей оферту (перевозчику), предоставлено правомочие в тридцатидневный срок с момента получения информации об акцепте передать разногласия, возникшие при заключении договора, на рассмотрение суда.

Иными словами, поскольку бы общество «РЖД» стремилось урегулировать разногласия, возникшие по пункту «г» § 19 договора, постольку должно было не позднее 26.09.2019 подать в арбитражный суд иск об урегулировании разногласий по договору. Между тем, в материалы антимонопольного дела не представлено сведений о соблюдении обществом «РЖД» указанных нормативных предписаний (статья 445 ГК РФ).

Изложенное позволяет установить, что при заключении договора от 23.01.2019 № 37/Н обществом «РЖД» было допущено навязывание невыгодных условий.

При этом то обстоятельство, что общество «НХТК» в феврале 2020 года обратилось с Арбитражный суд города Москвы с иском об урегулировании разногласий по договору (дело № А40-27443/2020) не имеет правового значения при квалификации правонарушения, допущенного обществом «РЖД», по пункту 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Поведение доминирующего субъекта (ОАО «РЖД») при заключении договора обуславливается лишь установленной в законе процедурой и не может зависеть от действий (бездействия) его контрагента. В этой связи обычные действия по согласованию условий договора в нарушение порядка статьи 445 ГК РФ для доминанты признаются навязыванием невыгодных условий договора (постановление Арбитражного суда Центрального округа от 03.09.2019 № Ф10-3571/2019).

Кроме того, в пользу наличия в действиях общества «РЖД» признаков навязывания невыгодных условий договора свидетельствует неоднократное продление на короткие временные отрезки (дополнительные соглашения № 1, 2, 3 и 4) истекающего договора № 37-Н. Подобные действия создают атмосферу «временности», краткосрочности и не гарантированности договора в перспективе, что в отсутствие альтернативы усиливает зависимость контрагента (общества «НХТК») и склоняет последнего к принятию позиции доминирующего субъекта.

С учетом изложенного, по мнению ООО «НХТК», доводы общества «РЖД» о разрешении антимонопольным органом гражданско-правового спора, который должен быть разрешен в судебном порядке, являются ошибочными.

**Письмом вх. № 4769 от 19.03.2020 г., а также при рассмотрении дела Комиссией 20.03.2020 г. ОАО «РЖД» представило следующие возражения на заключение об обстоятельствах дела № 054/01/10-1937/2019 от 20.02.2020 г.**

20.02.2020 г. Новосибирским УФАС было подготовлено заключение об обстоятельствах дела № 054/01/10-1937/2019.

В соответствии с частями 5 и 6 статьи 48.1 ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон) лица, участвующие в деле, вправе представить комиссии пояснения, доказательства и приводить доводы в письменной форме в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела, до окончания рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства и оглашения резолютивной части решения по нему на заседании комиссии. В случае, если представленные лицами, участвующими в деле, пояснения, доказательства и доводы свидетельствуют о наличии в действиях (бездействии) ответчика по делу признаков иного нарушения антимонопольного законодательства, чем нарушение, по признакам которого принято заключение об обстоятельствах дела, комиссия на основании пункта 1 части 1.1 статьи 47 Закона принимает решение об отложении рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства. В этом случае рассмотрение дела продолжается по правилам, предусмотренным главой 9 Закона. Комиссия на основании пункта 1 части 1 статьи 48 Закона прекращает рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае, если представленные лицами, участвующими в деле, пояснения, доказательства и доводы в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела, свидетельствуют об отсутствии в рассматриваемых комиссией действиях (бездействии) нарушения антимонопольного законодательства (часть 7 статьи 48.1 Закона).

ОАО «РЖД» не согласно с доводами и выводами, а также с обстоятельствами, изложенными в вышеуказанном заключении на основании следующего.

Заключение сводится к тому, что железнодорожный путь № 17 ОАО «РЖД» не является путем необщего пользования и, соответственно, в отношении него железная дорога не вправе устанавливать в договорном порядке плату за его использование.

Между тем, Новосибирским УФАС не учтено следующее:

1. Исходя из взаимосвязанных положений пункта 1 части 1 статьи 1, пункта 7 статьи 4 Закона, предусмотренные Законом меры предупреждения и пресечения монополистической деятельности установлены в публичном интересе - они направлены на исключение ситуаций, при которых один или несколько хозяйствующих субъектов обладают возможностью своими действиями в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

Под монополистической деятельностью понимается злоупотребление хозяйствующим субъектом, группой лиц своим доминирующим положением, соглашения или согласованные действия, запрещенные антимонопольным законодательством, а также иные действия (бездействие), признанные в соответствии с федеральными законами монополистической деятельностью (пункт 10 статьи 4 Закона).

Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии (часть 5 статьи 5 Закона).

Частью 1 статьи 10 Закона установлен общий запрет на совершение занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом действий (бездействия), результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

В частности, на основании пункта 3 части 1 статьи 10 Закона злоупотреблением признается 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 РФ, нормативными правовыми актами Правительства РФ, 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).

При этом в силу пункта 4 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 30.06.2008г. № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства», оценивая действия хозяйствующего субъекта как злоупотребление доминирующим положением, следует учитывать положения статьи 10 ГК РФ, части 2 статьи 10, части 1 статьи 13 Закона, и, в частности, определять, были совершены данные действия в допустимых пределах осуществления гражданских прав либо ими налагаются на контрагентов неразумные ограничения или ставятся необоснованные условия реализации контрагентами своих прав.

Так, ненадлежащее исполнение занимающим доминирующее положение лицом, в том числе субъектом естественной монополии, договорных обязательств, ущемление им имущественных прав контрагента по договору само по себе не является достаточным основанием для квалификации данных действий по части 1 статьи 10 Закона, допущенное нарушение должно быть обусловлено именно его доминирующим положением и иметь антиконкурентную направленность.

В соответствии с пунктом 5 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 30.06.2008 г. № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства» антимонопольный орган, установив факт злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением, принимает меры по прекращению соответствующего нарушения и обеспечению условий конкуренции, а также по привлечению нарушителей к административной ответственности. Однако, прекращая

указанное нарушение, антимонопольный орган не вправе в рамках своей компетенции разрешать гражданско-правовые споры хозяйствующих субъектов и защищать субъективные гражданские права потерпевшего от такого нарушения лица.

Антимонопольный орган не вправе вмешиваться в отношения сторон, если они носят гражданско-правовой характер и могут быть разрешены по требованию одной из сторон в судебном порядке (постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 12.07.2006г. № 1812/06).

Таким образом, полномочия антимонопольного органа в ходе контроля за соблюдением антимонопольного законодательства состоят в пресечении монополистической деятельности - выявлении нарушений, обусловленных использованием экономического положения лицом, доминирующим на рынке, а не в осуществлении контроля за соблюдением хозяйствующими субъектами норм гражданского и иного законодательства, и не в разрешении гражданских споров в административном порядке (пункт 28 Обзора судебной практики Верховного Суда РФ № 2, утвержденного Президиумом Верховного Суда РФ 04.07.2018г.).

В рассматриваемом по настоящему делу случае в январе 2019 года ОАО «РЖД» в адрес ООО «НХТК» был направлен проект договора от 23.01.2019г. № 37/Н на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при станции Копылово, содержащий в т. ч. условие о внесении ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования ОАО «РЖД», исходя из протяженности 0,482 км по договорной ставке, равной 3343 руб. за 1 км в сутки (без учета НДС).

Согласно статье 55 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее - УЖТ РФ, Устав) отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Организация работы по заключению договоров на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования установлена Правилами эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных Приказом МПС РФ от 18.06.2003г. № 26 (далее - Правила).

В частности, в пункте 2.12 Правил указывается, что проекты договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования разрабатываются и подписываются уполномоченным представителем перевозчика. Два экземпляра подписанного проекта договора перевозчик направляет на подпись владельцу, пользователю или контрагенту железнодорожного пути необщего пользования. Указанное лицо подписывает проект полученного договора и возвращает его перевозчику в месячный срок. Если при подписании проекта договора у владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования возникнут возражения по его условиям, то наряду с подписанием проекта договора он составляет протокол разногласий и два его экземпляра вместе с подписанным проектом договора направляет перевозчику.

Наличие разногласий оговаривается в договоре. Перевозчик в течение месяца с даты получения протокола разногласий рассматривает его. О дате совместного рассмотрения разногласий перевозчик должен известить владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования. При недостижении согласия по условиям договора споры рассматриваются в порядке, установленном законодательством РФ.

Нормы, предусматривающие составление протокола разногласий к проекту договора и право сторон обратиться в суд по разрешению разногласий, возникших при заключении договора, предусмотрены статьей 445 ГК РФ.

Согласно статьи 446 ГК РФ в случаях передачи разногласий, возникших при заключении

договора, на рассмотрение суда на основании статьи 445 ГК РФ либо по соглашению сторон условия договора, по которым у сторон имелись разногласия, определяются в соответствии с решением суда.

В соответствии с пунктом 2 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06.10.2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» заключение вышеуказанных договоров обязательно как для перевозчика, так и для владельца железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправителя (грузополучателя). В случае если перевозчик и владелец железнодорожного пути необщего пользования, грузоотправитель (грузополучатель) не пришли к соглашению по отдельным пунктам указанных договоров, заявления о рассмотрении таких разногласий принимаются без представления письменного соглашения сторон о передаче разногласий на разрешение арбитражного суда. До передачи спора на разрешение арбитражного суда перевозчик совместно с владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования или грузоотправителем (грузополучателем) принимает меры к урегулированию возникших разногласий. Сроки, в течение которых оставшиеся неурегулированными разногласия по упомянутым договорам могут быть переданы на рассмотрение арбитражного суда, Уставом не предусмотрены.

В рассматриваемом случае, проект Договора был подписан ООО «НХТК» с протоколом разногласий.

В протоколе разногласий от 23.01.2019 г. ООО «НХТК» не согласилось с предлагаемой редакцией пункта «г» § 19 проекта Договора и предложило ОАО «РЖД» исключить данное положение.

В протоколе согласования разногласий от 19.03.2019 г. ОАО «РЖД», не согласившись с указанным ООО «НХТК» вариантом условий Договора, предложило передать спор по данному пункту Договора на рассмотрение арбитражного суда. Протокол был подписан со стороны ОАО «РЖД» и направлен на подписание в адрес ООО «НХТК». До настоящего времени указанный документ с подписью уполномоченного должностного лица ООО «НХТК» в адрес ОАО «РЖД» не поступил.

Данные обстоятельства подтверждены документально материалами дела. Из положений пунктов 1 и 2 статьи 445, пункта 1 статьи 446 ГК РФ, пункта 2.12 Правил, пунктов 2 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06.10.2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» следует, что стороны Договора (ОАО «РЖД» либо ООО «НХТК») вправе передать разногласия, возникшие при заключении договора, на рассмотрение суда.

ООО «НХТК» было направлено исковое заявление от 11.02.2020г. №297/ГО/НХТК в Арбитражный суд г. Москвы об урегулировании разногласий по Договору (дело № А40-27443/20-42-218, судья Хайло Е.А.).

Таким образом, между сторонами имеется преддоговорной спор, существующий в допустимых пределах осуществления гражданских прав, который подлежит разрешению в гражданско-правовом порядке с определением условий, по которым у сторон имеются разногласия, в соответствии с решением суда.

При таких обстоятельствах факт отказа ОАО «РЖД» от подписания Договора в редакции ООО «НХТК» (исключение из Договора пункта «г» § 19) не может быть расценен как навязывание ООО «НХТК» невыгодных для него условий договора.

Предложение или настаивание любой стороной на существенных для нее условиях и в ее редакции не является нарушением антимонопольного законодательства до тех пор, пока эти действия не сопряжены с угрозами прекращения поставки ресурса или применения каких-либо экономических санкций, вынуждая контрагента принять невыгодные ему условия.

Доказательств, свидетельствующих о направленности действий ОАО «РЖД» на сохранение либо укрепление своего положения на рынке оказания услуг по подаче и уборке вагонов на путях необщего пользования станции Копылово с использованием запрещенных методов, негативно воздействующих на конкурентную среду и наносящих ущерб контрагентам, материалы судебного дела не содержат.

Приведенные доводы ОАО «РЖД» поддерживаются правовой позицией Верховного Суда Российской Федерации.

- в определении от 10.11.2014г. № 309-КГ14-2849 по делу № А34-4046/2013: «заявление ООО «Шумихинская электросеть» в антимонопольный орган фактически направлено на разрешение гражданско-правового спора с использованием мер административного принуждения, поскольку цель заявителя при обращении в антимонопольный орган - понуждение гарантирующего поставщика (компании) к заключению с ООО «Шумихинская электросеть» гражданско-правовых договоров посредством выдачи соответствующих предписаний антимонопольного органа. Между тем, разрешение споров о понуждении к расторжению и заключению договоров не отнесено к компетенции антимонопольного органа»;

- в определении от 27.11.2017г. № 301-КГ17-16983 по делу № А79-11120/2015: «судами установлено, что оспариваемым предупреждением, вынесенным по результатам рассмотрения жалобы ООО «АВС-энерго», установлено наличие в действиях ПАО «МРСК Волги» признаков нарушения пункта 5 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ ... , выразившегося в отказе от заключения договора на оказание услуг по передаче электрической энергии. Установив фактические обстоятельства рассматриваемого спора, руководствуясь положениями ... , суды пришли к выводу о фактическом разрешении антимонопольным органом гражданско-правового спора между смежными сетевыми организациями, который подлежит разрешению в судебном порядке. В этой связи суды признали незаконным оспариваемое предупреждение антимонопольного органа»;

- в определении от 31.10.2019г. № 305-ЭС19-20286 по делу № А40-137192/2018: «предупреждение вынесено антимонопольным органом по мотиву наличия в действиях общества в составе группы лиц ПАО «НОВАТЭК» признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренных пунктом 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ ... Как указала ФАС России, нарушения выразились в навязывании невыгодных условий договора, в частности, в несогласовании уменьшения договорных объемов газа с ООО «Равис-птицефабрика Сосновская» в рамках договора на поставку и транспортировку газа от 10.08.2012г. № 3-13-13-8798. Исследовав представленные доказательства и обстоятельства дела, суды пришли к выводу о недоказанности антимонопольным органом фактов нарушения обществом требований Закона о защите конкуренции, навязывания определенных условий договора, невыгодных для контрагента и не предусмотренных действующим законодательством. Суды указали, что выдача предупреждения фактически направлена на разрешение гражданско-правового спора, а не прекращение нарушения антимонопольного законодательства. При этом судами отмечено, что несогласование условий договора вызвано не рассмотрением протокола разногласий именно контрагентом, а не заявителем»;

- в определении от 27.03.2019г. № 304-ЭС19-2583 по делу № А27-778/2018: «основанием для вынесения оспариваемого предупреждения послужил вывод антимонопольного органа о наличии в действиях общества признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренных пунктом 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ, выразившихся в неправомерном уклонении (отказе) от подписания с ПАО «МРСК Сибири», в редакции последнего, дополнительных соглашений к договору на оказание услуг по взаимной передаче электрической энергии № 35/18.4200.1508.15, определяющих уровень заявленной мощности на 2016-2017 годы. Суд кассационной инстанции, изучив представленные в материалы дела доказательства в совокупности и взаимосвязи, с учетом судебных актов по делам №№ А27-9780/2016, А27-13407/2017, руководствуясь положениями

Закона о защите конкуренции, Гражданского кодекса РФ, пришел к выводу о том, что при вынесении оспариваемого предупреждения антимонопольный орган вмешался в гражданско-правовой спор между двумя субъектами естественных монополий и фактически разрешил его, выйдя за пределы предоставленных ему полномочий»;

- в определении от 31.10.2019г. № 305-ЭС19-20288 по делу № А40-136958/2018: «оспариваемое предупреждение вынесено антимонопольным органом по мотиву наличия в действиях общества в составе группы лиц ПАО «НОВАТЭК» признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренных пунктом 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ ... Как указала ФАС России, нарушения выразились в навязывании невыгодных условий договора, в частности, в несогласовании уменьшения договорных объемов газа с АО «Макфа» в рамках договора на поставку и транспортировку газа от 15.10.2012г. № 3-13-13-2060 ... Исследовав представленные доказательства и обстоятельства дела, суды пришли к выводу о недоказанности антимонопольным органом фактов нарушения обществом требований Закона о защите конкуренции, навязывания определенных условий договора, невыгодных для контрагента и не предусмотренных действующим законодательством. Суды указали, что выдача предупреждения фактически направлена на разрешение гражданско-правового спора, а не прекращение нарушения антимонопольного законодательства. При этом судами отмечено, что несогласование условий договора вызвано не рассмотрением протокола разногласий именно контрагентом, а не заявителем».

- в определении от 25.09.2015г. № 306-КГ15-12497 по делу № А12-35136/2014: «расценив действия предприятия по отказу в согласовании дополнительного соглашения к договору от 11.08.2013г. № 742 ТП/ТП-13 в части установления размера максимальной мощности энергопринимающих устройств, как нарушающие пункт 3 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ ... , антимонопольный орган на основании статьи 39.1 Закона о защите конкуренции вынес в адрес предприятия оспариваемое предупреждение о необходимости прекращения указанных действий. Предприятию в 20-дневный срок со дня получения предупреждения указано принять пункт 1 дополнительного соглашения от 11.08.2014г. № 1 к договору от 13.08.2013г. № 742 ТП/ТП-13 об осуществлении технологического присоединения к электрическим сетям в части изменения максимальной мощности энергопринимающих устройств с 545 кВт до 428 кВт. Признавая недействительным оспариваемое предупреждение, суды апелляционной и кассационной инстанции исходили из того, что при его принятии антимонопольный орган вышел за пределы своих полномочий и фактически разрешил гражданско-правовой спор между обществом и предприятием. Суды указали, что факт отказа от подписания дополнительного соглашения к договору об осуществлении технологического присоединения к электрическим сетям при наличии разногласий со стороны предприятия не может быть расценен как обстоятельство, свидетельствующее о навязывании контрагенту невыгодных для него условий договора, если эти действия не сопряжены с угрозами отключения или применения каких-либо экономических санкций, что установлено не было».

Таким образом, поскольку наличие признаков злоупотребления ОАО «РЖД» своим доминирующим положением Новосибирским УФАС не доказано, вывод антимонопольного органа о наличии нарушения п. 3 ч. 1 ст. 10 Закона обоснован и незаконен.

В случае не прекращения настоящего дела, антимонопольный орган своим иным решением вмешивается в гражданско-правовой спор между двумя хозяйствующими субъектами, разрешая его и выходя за пределы предоставленных ему полномочий, что недопустимо.

2. В силу статьи 3 Закона сферой его применения являются отношения, связанные с защитой конкуренции, в том числе, с предупреждением и пресечением монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, в которых участвуют, в том числе, российские юридические лица.

Нормами части 1 статьи 5 Закона установлено, что доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта на рынке определенного товара, дающее такому

хозяйствующему субъекту возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

Рассмотренные Новосибирским УФАС правоотношения между ОАО «РЖД» и ООО «НХТК» возникли в связи с эксплуатацией пути необщего пользования ООО «НХТК» и оказанием ОАО «РЖД» услуг по подаче и уборке вагонов именно на этот путь необщего пользования, по факту оказания которых оформляются памятки приемосдатчика на подачу и уборку вагонов по форме ГУ-45ВЦ.

Между тем, согласно аналитического отчета Новосибирского УФАС в рамках настоящего спора ОАО «РЖД» занимает доминирующее положение на товарном рынке оказания услуг перевозки грузов железнодорожным транспортном и работ (услуг), выполняемых на железнодорожном транспорте (предоставление вагонов, контейнеров в пользование, предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности).

Однако, сам по себе факт доминирования ОАО «РЖД» на указанном товарном рынке, не означает, что отсутствуют иные товарные рынки, на которых оказывает услуги железная дорога.

Согласно ст. 4 Закона товарный рынок - сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров, в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

Признаком, свидетельствующим о возможности существования в данном случае товарного рынка не совпадающего с указанным в аналитическом отчете антимонопольного органа, является факт урегулирования отношений ОАО «РЖД», как перевозчика, и ООО «НХТК», как владельца железнодорожного пути необщего пользования, договором на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования.

Анализ статей 784, 785, 791, 798 ГК РФ, статьи 2 Устава, статей 2, 10, 21 ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ», пункта 1 Пленума ВАС РФ от 06.10.2005г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», позволяют сделать вывод о том, что в процессе перевозки грузов железнодорожным транспортом между участниками отношений (перевозчик, грузоотправитель (грузополучатель), владельцы инфраструктуры) возникают различного рода правоотношения.

В силу положений статей 2, 25 Устава имеющий публичный характер договор о перевозке грузов заключается посредством оформления транспортной железнодорожной накладной и выдаваемой на ее основании квитанции о приеме груза, поэтому действия (отношения) по перевозке груза не требуют оформления их организационным договором.

Действия, связанные непосредственно с организацией деятельности участников указанных выше правоотношений, в понятие «железнодорожная перевозка» не входят. Отношения по перевозке железнодорожным транспортом являются самостоятельным видом отношений и не должны подменять отношений по эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, поскольку оформляются самостоятельными договорами, которые имеют несовпадающий субъектный состав.

Данный довод ОАО «РЖД» соответствует правовой позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ, содержащейся в постановлении от 30.01.2007 г. № 10383/06, а также

судебных актах Арбитражного суда НСО, Седьмого арбитражного апелляционного суда и ФАС Западно-Сибирского округа по делу № А45-13680/2011.

В рассматриваемом случае спор между ОАО «РЖД» и ООО «НХТК» возник при заключении Договора, т.е. на рынке услуг по подаче и уборке вагонов при эксплуатации железнодорожного подъездного пути ООО «НХТК», который не связан с рынком услуг по перевозке грузов и работ (услуг), выполняемых на железнодорожном транспорте (предоставление вагонов, контейнеров в пользование, предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности).

В связи с тем, что факт занятия доминирующего положения ОАО «РЖД» на товарном рынке услуг по подаче и уборке вагонов на станции Копылово документально не доказан Новосибирским УФАС, настоящее дело также подлежит прекращению.

3. ОАО «РЖД» считает, что спорный путь является путем необщего пользования в соответствии с нормами статьи 2 Устава железнодорожного транспорта РФ и статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ», что подтверждается, в том числе документами регистрационного и технического учета данного объекта недвижимого имущества, а также условиями действующего и предлагаемого к заключению в настоящее время с ООО «НХТК» договора.

При принятии решения по вопросу об отнесении железнодорожных путей к путям общего или необщего пользования Новосибирскому УФАС необходимо руководствоваться основными понятиями, используемыми в действующем законодательстве РФ (см. ниже таблицу):

Таблица «Понятия путей общего и необщего пользования в законодательстве РФ»

| Наименование закона, его статья, определяющая критерии отнесения железнодорожных путей к определенной категории | Категория железнодорожных путей (критерии отнесения)  |  |
|---|---|--|
|   | Общего пользования  | Необщего пользования   |
| Статья 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ»  | железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции | железнодорожные <u>подъездные</u> пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные <u>подъездные</u> пути к железнодорожным путям <u>общего пользования</u> и <u>предназначенные</u> для <u>обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров</u> или выполнения работ для собственных нужд |
| Статья 2 Устава железнодорожного транспорта РФ  | железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения  | железнодорожные <u>подъездные</u> пути, примыкающие непосредственно или через  |

|   |  |
|---|--|
| операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции | и другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд |
|---|--|

В этой связи принципиальным в данном вопросе является наличие статуса пути как подъездного (исходя из вышеуказанных определений, приведенных выше в таблице «Понятия путей общего и необщего пользования в законодательстве РФ», пути общего пользования не могут быть подъездными), наличия примыкания к пути общего или необщего пользования, а также определение круга пользователей услуг железнодорожного транспорта и его ограниченность.

Материалами дела подтверждается, что антимонопольным органом в адрес ОАО «РЖД» был направлен запрос о предоставлении информации от 14.06.2019г. № 02-7185.

На указанный запрос ОАО «РЖД» был предоставлен ответ от 27.06.2019г. № исх-8275/3-С ТЦФТО, из которого следует, что согласно свидетельству о государственной регистрации права от 21.01.2011г. № 70-АВ 079587 и техническому паспорту от 06.08.2010 г. спорный железнодорожный путь № 17 - это железнодорожный подъездной путь протяженностью 482 м, принадлежащий ОАО «РЖД» на праве собственности, с границами от заднего стыка крестовины стрелочного перевода №3 до изолированного стыка светофора НТ через стрелочный перевод № 57 северо-восточной части территории станции Копылово.

Согласно статей 2 и 14 действовавшего в начале 2011 года Федерального закона от 21.07.1997г. № 122-ФЗ (в редакции от 29.12.2010г.) «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» государственная регистрация является единственным доказательством существования зарегистрированного права; зарегистрированное право на недвижимое имущество может быть оспорено только в судебном порядке; проведенная государственная регистрация возникновения и перехода прав на недвижимое имущество удостоверяется свидетельством о государственной регистрации прав. Форма свидетельства установлена Правилами ведения единого государственного реестра прав на недвижимое имущество и сделок с ним, утвержденными постановлением Правительства РФ от 18.02.1998г. № 219. Пунктом 74 данных правил определены сведения, указываемые в свидетельстве о государственной регистрации прав, к числу которых относятся, в т.ч. описание объекта права.

В приложенном к данному ответу в Новосибирское УФАС свидетельстве о государственной регистрации права от 21.01.2011 г. № 70-АВ 079587 спорный путь в графе «объект права» указан как «железнодорожный подъездной путь». Право собственности на данный подъездной путь не оспорено до настоящего времени в судебном порядке; описание (наименование) данного объекта не изменялось.

Технический учет объекта «железнодорожный подъездной путь» произведен Томским филиалом ФГУП «Ростехинвентаризация - Федеральное БТИ» в августе 2010 года, что подтверждается выданным им техническим паспортом, который также не оспорен в судебном порядке.

Кроме того, как следует из схемы железнодорожной станции Копылово, а также условий договоров от 20.10.2017г. № 37/Н и от 23.01.2019г. № 37/Н на эксплуатацию железнодорожного

пути необщего пользования при станции Копылово, железнодорожный подъездной путь № 17 примыкает стрелкой № 3 к пути № 1 общего пользования станции Копылово и предназначен только для обслуживания ООО «НХТК» и его контрагентов по услуге подачи-уборки вагонов на условиях этих договоров.

Согласно пункту 3.1 Правил при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивом владельца этого пути, с которым заключен соответствующий договор, вагоны подаются локомотивом, принадлежащим перевозчику, на предусмотренные договором выставочные железнодорожные пути. Дальнейшее продвижение вагонов, расстановка их на места погрузки, выгрузки и возврат на выставочные пути, обеспечиваются локомотивом владельца или пользователя железнодорожного пути необщего пользования.

В соответствии с данными нормами Правил, с учетом условий вышеуказанных договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования при станции Копылово, действия, производимые локомотивом ООО «НХТК» для подачи вагонов с выставочных путей на места погрузки и выгрузки грузов, включают в себя (см. схему ниже): выезд локомотива с пути необщего пользования на установленный договором выставочный путь, объединение локомотива с вагонами, возврат локомотива с выставочного пути на путь необщего пользования с вагонами и дальнейшая их расстановка на места погрузки и выгрузки.

В своих письменных пояснениях от 03.02.2020г. № 241/ГО/НХТК ООО «НХТК» подтверждает указанные доводы ОАО «РЖД», указывая, что использование пути № 17 осуществляется им «исключительно в целях проследования локомотивов (как с вагонами, так и без таковых) к выставочным путям станции Копылово и обратно, на путь необщего пользования».

Выставочные пути, с которых вагоны забираются (подаются) локомотивом ООО «НХТК», определены в параграфах 6, 7, 9, 10 вышеуказанных договоров, - это пути общего пользования 1, 3, 5, 7, 11, 13 станции Копылово, а также в пункте 7 акта обследования железнодорожного пути ООО «НХТК» от 30.10.2018г.

При этом, совершая вышеуказанные действия, локомотив ООО «НХТК» использует железнодорожный путь № 17 станции Копылово, протяженностью 482 м. Для того, чтобы попасть хотя бы на один из соответствующих выставочных путей, выезжая со своего пути необщего пользования через знак границы подъездного пути у входного светофора НТ (пункт 4 акта обследования ж.д. пути ООО «НХТК» от 30.10.2018г.), локомотив ООО «НХТК» продвигается по пути № 17 до стрелки № 3 и выезжает в дальнейшем на один из выставочных путей - путь общего пользования № 1 станции Копылово. Факт примыкания пути № 17 к пути № 1 стрелочным переводом № 3 подтвержден ОАО «РЖД» в письме № исх-916/3-Сиб НЮ от 14.02.2020г. с приложенной к нему схемой станции Копылово.

Таким образом, железнодорожный путь № 17 станции Копылово, является путем необщего пользования в силу требований статьи 2 Устава железнодорожного транспорта РФ и статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ», т.к. предназначен для обслуживания ООО «НХТК» и его контрагентов (ООО НПК «ЭТТ», ООО «Качети», ООО «Сибирские ресурсы», ООО «Сибметакхим», ООО «Газпромтранс», ООО «Латат», АО «Сибур-Транс») услугами железнодорожного транспорта по подаче-уборке вагонов на условиях договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Позиция антимонопольного органа о том, что подъездной путь - это не путь необщего пользования противоречит ранее принятым Новосибирским УФАС решениям по иным делам (см. решение от 15.09.2017 г. по результатам рассмотрения дела № 02-01-05/10-10-17, решение от 28.11.2016г. по результатам рассмотрения дела № 02-01-08-10-16).

Кроме того, понятие «подъездной» и «путь необщего пользования» равнозначны исходя из положений Тарифного руководства № 4, утв. Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, применяя которое и выполняя Административный регламент Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления

государственной услуги по принятию решений об открытии железнодорожных станций для выполнения всех или некоторых операций на основании предложений владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденным приказом Минтранса России от 01.02.2013г. № 21, Административный регламент Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по составлению перечней железнодорожных станций, открытых для выполнения соответствующих операций, и выполняемых ими операций на основании заявок владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденным приказом Минтранса России от 19.07.2012г. № 247, Федеральное агентство железнодорожного транспорта издает приказы об открытии железнодорожных станций для выполнения определенных работ на подъездных путях (путях необщего пользования) (см., для примера, приказ Росжелдора от 12.11.2019г. № 490 «Об открытии железнодорожной станции Вятка Горьковской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»», приказ Росжелдора от 07.11.2019г. № 481 «Об открытии железнодорожной станции Мыс Мария Дальневосточной железной дороги - филиала ОАО «РЖД»», приказ Росжелдора от 01.11.2019г. № 473 «Об открытии железнодорожной станции Нижневартовск I Свердловской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»»).

Более того, по ранее действовавшему законодательству подъездные пути всегда относились к путям необщего пользования. Так, согласно § 1 Правил эксплуатации подъездных путей необщего пользования, утв. Постановление СТО СССР от 03.10.1933 г. № 858, подъездными путями необщего пользования считаются железнодорожные пути, связанные непрерывной рельсовой колеей с общей сетью железных дорог, предназначенные для выполнения хозяйственно-производственных перевозок учреждений, предприятий и организаций, которыми данные подъездные пути эксплуатируются (владельцами подъездных путей).

Отмечаю, что антимонопольный орган применил в заключении нормы действующего в настоящее время законодательства РФ к железнодорожному пути, построенному за более чем 100 лет до вступления их в силу.

Так, согласно статьи 4 ГК РФ акты гражданского законодательства не имеют обратной силы и применяются к отношениям, возникшим после введения их в действие.

Нормы статьи 16 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ» и приказа Минтранса России от 06.08.2008г. № 127, применяются с момента вступления их в силу - 18.05.2003г. и 10.10.2008г. соответственно.

При этом согласно разделу 1 «Общие сведения» технического паспорта от 06.08.2010 г. спорный железнодорожный путь был введен в эксплуатацию в 1889 году, т.е. более чем за 100 лет до вступления в силу вышеуказанного закона и приказа Минтранса России. Более того, порядок, утвержденный приказом Минтранса России от 06.08.2008г. № 127, применяется лишь для строящихся, реконструируемых или восстановленных железнодорожных путей необщего пользования. Документальное подтверждение о том, что спорный путь ОАО «РЖД» проходил с 2003 года до настоящего времени процедуру реконструкции или восстановления, в материалах дела отсутствует. Новосибирский УФАС не доказал документально, что у спорного пути ОАО «РЖД» с 2003 года изменялись места его примыкания как к подъездному пути ООО «НХТК» (изолированный стык светофора НТ) с одной стороны, так и к станционному пути № 1 общего пользования (задний стык крестовины СП № 3) с другой стороны.

Кроме того, наличие точки примыкания спорного пути ОАО «РЖД» к подъездному пути ООО «НХТК» не означает, что путь ООО «НХТК» примыкает к пути общего пользования, т.к., согласно вышеуказанным нормам Устава железнодорожного транспорта РФ и Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ» железнодорожные пути необщего пользования могут примыкать к железнодорожным путям общего пользования непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути. Материалами дела и фактическими обстоятельствами подтверждено, что подъездной путь ООО «НХТК» фактически примыкает к станционному пути № 1 общего пользования через подъездной путь ОАО «РЖД», протяженностью 482 м.

4. Антимонопольный орган необоснованно принял в качестве доказательства статуса спорного пути ОАО «РЖД» как общего пользования незаверенную копию техническо-распорядительного акта железнодорожной станции Копылово, которую представил ООО «НХТК» в адрес Новосибирского УФАС.

Так, согласно пункту 12 Приложения 6 и пункту 1 Приложения 10 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21.12.2010 г. № 286, техническо-распорядительный акт железнодорожной станции (далее - ТРА станции), является внутренним документом ОАО «РЖД» и устанавливает только порядок использования технических средств на железнодорожных станциях, т.е. фактически не может являться документом, в соответствии с которым определяется статус железнодорожного пути (общего или необщего пользования).

Кроме того, в соответствии со статьей 4 Федерального закона «О коммерческой тайне», подпунктом 21 пункта 83 Устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства РФ от 18.09.2003г. № 585, приказом ОАО «РЖД» от 27.12.2004г. № 240 «О порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну, в ОАО «РЖД»» (имеется в материалах судебного дела) утвержден Перечень информации, составляющей коммерческую тайну ОАО «РЖД». Согласно пункту 2.9 данного перечня информация, раскрывающая содержание ТРА железнодорожных станций, относится к коммерческой тайне ОАО «РЖД». Положениями пунктов 2.3, 5.3, 5.7, 5.10, 5.11, 5.12 Инструкции о порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну, в ОАО «РЖД», утвержденной этим же приказом ОАО «РЖД», установлены требования по оформлению документов, содержащих сведения, составляющих коммерческую тайну ОАО «РЖД» и порядка их предоставления третьим лицам в виде заверенных копий документов.

При этом ООО «НХТК» не представило доказательств обращения в адрес ОАО «РЖД» о получении копии ТРА станции Копылово; у Новосибирского УФАС имеются документально подтвержденная причастным подразделением ОАО «РЖД» о том, что такой документ третьему лицу не выдавался и подобных обращений с 2017 года от ООО «НХТК» не поступало. Сведений о том, как ООО «НХТК» получило копию данного документа и от какого должностного лица ОАО «РЖД», материалы дела не содержат.

Более того, антимонопольный орган не рассмотрел представленную ООО «НХТК» копию ТРА станции Копылово на предмет ее соответствия нормам законодательства РФ.

Так, согласно подпункту 23 и 25 пункта 3.1 Национального стандарта РФ ГОСТ Р 7.0.8-2013 «Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Делопроизводство и архивное дело. Термины и определения», утв. приказом Росстандарта от 17.10.2013г. № 1185-ст, копией документа является экземпляр документа, полностью воспроизводящий информацию подлинника документа; заверенной же копией документа является копия документа, на которой в соответствии с установленным порядком проставлены реквизиты, обеспечивающие ее юридическую значимость.

При этом под надлежащим заверением копии документа согласно Обзора судебной практики Верховного Суда РФ № 4, утвержденного Президиумом Верховного Суда РФ 25.12.2019г., понимается, в частности, заверение копии документа учреждением и организацией, от которых исходит соответствующий документ (абзац первый пункта 1 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 04.08.1983г. № 9779-Х «О порядке выдачи и свидетельствования предприятиями, учреждениями и организациями копий документов, касающихся прав граждан»).

Имеющаяся в материалах дела копия ТРА станции Копылово не заверена надлежащим образом, не оформлена в соответствии с требованиями Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 7.0.8-2013 «Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Делопроизводство и архивное дело. Термины и определения», утв. приказом Росстандарта от 17.10.2013г. № 1185-ст, Указа Президиума

Верховного Совета СССР от 04.08.1983г. № 9779-Х «О порядке выдачи и свидетельствования предприятиями, учреждениями и организациями копий документов, касающихся прав граждан», Инструкции о порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну, в ОАО «РЖД», утвержденной приказом ОАО «РЖД» от 27.12.2004г. № 240, т.е. не могла быть принята антимонопольным органом.

Заверенная ОАО «РЖД» же в соответствии с указанными нормативными актами копия ТРА станции Копылово была предоставлена ОАО «РЖД» в адрес Новосибирского УФАС. Однако оценки содержащихся в ней сведений не получила, несмотря на отличие сведений по спорному пути в копии ТРА, представленной ООО «НХТК» в Новосибирский УФАС ранее (в экземпляре ОАО «РЖД» путь № 17 отнесен к путям необщего пользования).

На основании изложенного, ОАО «РЖД» просит дело № 054/01/10-1937/2019 прекратить в связи с отсутствием в действиях ОАО «РЖД» нарушения антимонопольного законодательства.

Кроме того, письмом вх. № 4768 от 19.03.2020 г. ОАО «РЖД» сообщило, что 17.03.2020 г. ОАО «РЖД» направило запрос в Минтранс России о разъяснении критериев отнесения железнодорожных путей к категории общего и необщего пользования. Ответ в настоящее время не получен. ОАО «РЖД» просит отложить рассмотрение дела до получения ОАО «РЖД» разъяснения от Минтранса России, а также до вынесения Седьмым арбитражным апелляционным судом постановления по делу № А45-33342/2019 по апелляционной жалобе ОАО «РЖД» на Решение Арбитражного суда НСО от 23.01.2019 г., которым предупреждение Новосибирского УФАС России признано законным и обоснованным.

*Комиссия отклонила указанное ходатайство, в связи с тем, что в связи с тем, что имеющиеся в материалах дела доказательства являются достаточными для принятия решения по данному делу.*

Кроме того, Федеральным законом «О защите конкуренции» не предусмотрено обязательное отложение/приостановление рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае рассмотрения судом другого дела, имеющего значение для рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства.

**Изучив доводы заявителя и ответчика, а также материалы дела в полном объеме, Комиссия Новосибирского УФАС России по рассмотрению дел о нарушении антимонопольного законодательства пришла к следующим выводам.**

ООО «Нефтехимическая транспортная компания» осуществляет организацию внутрироссийских и международных перевозок железнодорожным транспортом грузов производства ПАО «СИБУР Холдинг» и иных третьих лиц.

На станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» (далее - станция Копылово) деятельность общества «НХТК» осуществляется с использованием железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Заявителю на основании договора аренды от 20.11.2009 № 7-759-09 (с учетом соглашения о замене стороны по Договору).

Принадлежащий НХТК путь соединяется с путем № 17 станции Копылово (далее - путь № 17). Границей соединения выступает знак «Граница подъездного пути», установленный у входного светофора «Нт», что отражено в § 1 и § 2 заключенного между ОАО «РЖД» и обществом «НХТК» договора на эксплуатацию пути необщего пользования от 20.10.2017 № 37/Н (далее - договор эксплуатации № 37/Н).

Условия договора № 37/Н от 20.10.2017 г. не предусматривают внесение ООО «НХТК» платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику.

Как сообщает ООО «НХТК», поскольку путь № 17 относился к путям общего пользования, что следовало также из договора эксплуатации № 37/Н от 20.10.2017, то ООО «НХТК» какую-либо дополнительную плату за его использование не вносило, оплачивая всё в составе провозных платежей на условиях, установленных Тарифными руководствами.

ОАО «РЖД» направило в адрес ООО «НХТК» новую редакцию договора на эксплуатацию пути необщего пользования (проект договора № 37/Н от 23.01.2019). Согласно условиям указанного проекта договора, путь № 17 является путем необщего пользования, и, как следствие, пункт «г» § 19 договора содержит условие, обязывающее ООО «НХТК» вносить ежедневную плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику.

В качестве обоснования указанного договорного условия ОАО «РЖД» ссылается на ст. 58, 64 Устава железнодорожного транспорта РФ, пункт 2.6 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003г. №26 (далее – Правила № 26), свидетельство о регистрации права собственности от 21.01.2011 и технический паспорт от 06.08.2010.

Согласно свидетельству Управления Федеральной службы государственной регистрации, кадастра и картографии по Томской области о государственной регистрации права от 21.01.2011 № 70-АВ 079587 железнодорожный путь станции Копылово от СП № 3 до изолированного стыка светофора НТ имеет статус железнодорожного подъездного пути протяженностью 0,482 км и принадлежит ОАО «РЖД».

Как пояснило ОАО «РЖД», включение в Договор пункта г) параграфа 19 о взимании ежедневной платы на использование железнодорожного пути необщего пользования обусловлено наличием данного свидетельства и нормами статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ».

Статус данного линейного сооружения, указанный в свидетельстве, железной дорогой не изменялся.

Принимая во внимание, что по этому пути ООО «НХТК» фактически осуществляет подачу вагонов собственным локомотивом, руководствуясь положениями статьи 58 Устава железнодорожного транспорта РФ, ОАО «РЖД» включено в проект Договора условие внесения платы за использование данного пути.

Согласно ст. 64 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» взаимоотношения перевозчиков, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей регулируются [правилами](#) перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договорами на подачу и уборку вагонов.

Согласно п. 2.6 Правил № 26 в случае изменения владельца, пользователя или контрагента железнодорожного пути необщего пользования, с которыми заключены соответствующие договоры, между новым владельцем, пользователем или контрагентом и перевозчиком заключается новый договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договор на подачу и уборку вагонов.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»:

*железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также*

*железнодорожные пути, соединяющие такие станции;*

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Согласно ст. 58 Устава железнодорожного транспорта перевозчик за подачу и уборку вагонов, осуществляемые им на принадлежащих ему железнодорожных путях необщего пользования, взимает с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев других железнодорожных путей необщего пользования сбор, включающий в себя плату за работу локомотива, принадлежащего перевозчику, и плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.

Если подача и уборка вагонов на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих перевозчику, осуществляются локомотивом, принадлежащим владельцу другого железнодорожного пути необщего пользования или иному лицу, с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей) и указанных владельца железнодорожных путей необщего пользования или иного лица перевозчиком взимается плата за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.

*Однако в представленном ОАО «РЖД» свидетельстве и техническом паспорте железнодорожный путь не поименован как путь необщего пользования, также из указанных документов не следует, что он является примыкающим к железнодорожным путям общего пользования.*

Вместе с тем, необходимо учитывать следующее.

1. Согласно ч. 2 ст. 16 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» определение мест примыкания железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования осуществляется в [порядке](#), установленном федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с владельцем инфраструктуры, к которой примыкают железнодорожные пути необщего пользования, и федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Порядок определения мест примыкания строящихся, реконструируемых или восстановленных железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования утвержден приказом Минтранса России от 06.08.2008 № 127.

Пунктами 2, 5, 6 и 7 Порядка предусмотрено следующее.

Для определения места примыкания к железнодорожному пути общего пользования (далее - существующий железнодорожный путь) владелец строящегося, реконструируемого или восстановленного железнодорожного пути необщего пользования (далее - новый железнодорожный путь) направляет в адрес владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее - владелец инфраструктуры), которому принадлежит существующий железнодорожный путь, обращение об определении места примыкания.

В случае, если новый железнодорожный путь и существующий железнодорожный путь, к которому предполагается примыкание, принадлежат одному владельцу инфраструктуры, место примыкания определяется исходя из требований технического проекта с учетом положений нормативных правовых актов, стандартов, технических норм и правил в области строительства и эксплуатации железнодорожных путей общего и необщего пользования.

При получении ответа владелец нового железнодорожного пути формирует комиссию по

определению места примыкания (далее - комиссия), в состав которой включаются уполномоченные представители владельца существующего железнодорожного пути, владельца нового железнодорожного пути, Федерального органа исполнительной власти по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, Федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта.

Комиссия определяет место примыкания с учетом положений нормативных правовых актов, стандартов, технических норм и правил в области строительства и эксплуатации железнодорожных путей общего и необщего пользования.

В целях определения места примыкания комиссия вправе запросить у владельца нового железнодорожного пути и владельца существующего железнодорожного пути дополнительные документы.

По результатам рассмотрения представленных материалов и обследования возможного места примыкания комиссия составляет акт выбора места примыкания.

Решение комиссии принимается большинством голосов членов комиссии. Результаты работы комиссии оформляются протоколом, который подписывается всеми членами комиссии.

*Свидетельство о государственной регистрации прав и технический паспорт БТИ не упоминаются в Порядке и (или) статье 16 Закона о железнодорожном транспорте в качестве документов, позволяющих производить изменение места примыкания, а значит, не могут выступать надлежащим обоснованием для таких изменений.*

2. Согласно п. 8 Приложения № 6 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, граница железнодорожного пути необщего пользования обозначается знаком «Граница железнодорожного пути необщего пользования» или «Граница подъездного пути». Место установки знака определяется владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования совместно.

В акте обследования железнодорожного пути необщего пользования общества «НХТК» при станции Копылово от 30.10.2018 г., составленном Комиссией в составе представителей ОАО «РЖД» и ООО «НХТК», в пункте 4 «Место примыкания железнодорожного пути необщего пользования, номер стрелок примыкания, к какому пути примыкает. Границы железнодорожного пути необщего пользования» указано, что железнодорожный путь необщего пользования ООО «НХТК» примыкает на продолжении пути № 17 станции Копылово. Границей железнодорожного пути необщего пользования является светофор «НТ» станции Копылово, у которого установлен сигнальный знак «Граница пути необщего пользования».

Согласно таблице 1 п. 1.1 «Станция Копылово», стр. 6 Единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» и станции примыкания Копылово Западно-Сибирской железной дороги, к путям станции Копылово отнесен **путь № 17 – соединительный**, стрелки, ограничивающие путь: от 3 до границы железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК».

Согласно технико-распорядительному акту железнодорожной станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», представленному заявителем в составе обращения в антимонопольный орган, в пункте 1.3 граница путей общего пользования и пути необщего пользования ООО «НХТК» определена по светофору «НТ», в качестве места примыкания указан путь № 17, а в пункте 1.5 путь № 17 указан как соединительный, т.е. является «станционным путем», исходя из определения, приведенного в пункте 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные,

вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций).

Как указывает в своем обращении ООО «НХТК», фактически остался без изменения знак «Граница подъездного пути» на входном светофоре «Нт», обозначающий на местности точку соединения принадлежащего обществу «НХТК» пути необщего пользования с путем № 17 станции Копылово. ОАО «РЖД», как и ранее, продолжает использовать путь № 17 для маневровой работы при расстановке вагонов на выставочных путях станции Копылово, при том, что осуществление подобных операций в силу статьи 2 Закона о железнодорожном транспорте свидетельствует о принадлежности пути к путям общего пользования.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» *железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции.*

Изложенное подтверждает факт отнесения пути № 17 к путям общего пользования.

Изложенное свидетельствует, что путь № 17 является путем общего пользования.

Статья 58 Устава железнодорожного транспорта предусматривает возможность взимания перевозчиком с грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев других железнодорожных путей необщего пользования платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику.

Так как путь № 17 является путем общего пользования, пункт «г» § 19 проекта договора № 37/Н от 23.01.2019 г., предусматривающий взимание платы за использование пути № 17, как пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику, является не соответствующим действующему законодательству.

Таким образом, включение в договор эксплуатации пункта «г» § 19 фактически позволит ОАО «РЖД» дважды взимать плату за использование рассматриваемого пути № 17: сначала в составе провозной платы, затем по договору эксплуатации.

Следствием этого, является возникновение на стороне конечных потребителей (ООО «Сибметакхим», ООО «Томскнефтехим», ООО НПК «Электротепловые технологии», ООО «Монолит-Строй», ООО «Сибирские ресурсы», ООО «Кехити»), которым общество «НХТК» оказывает транспортные услуги на путях необщего пользования, необоснованных расходов и увеличению стоимости продукции этих потребителей.

Как сообщает заявитель, необоснованное увеличение расходов составит порядка 588 133 тыс. руб. в год, с правом перевозчика в любой момент осуществить изменение ставки в большую сторону без согласования с Обществом «НХТК» или конечными потребителями (абз.2 пункта «г» § 19).

С целью урегулирования разногласий ООО «НХТК» направило в адрес ОАО «РЖД» протокол разногласий к проекту договора № 37/Н от 23.01.2019 г., в котором содержался пункт об исключении из договора п. «г» § 19.

ОАО «РЖД» направило в адрес заявителя протокол согласования разногласий от 19.03.2019 г., в котором п. «г» § 19 из договора не исключен, при этом содержится положение о передаче данных разногласий на рассмотрение Арбитражного суда.

Указанный протокол заявителем не подписан. Письмом от 01.04.2019 г. № нхтк-444 ООО «НХТК», ссылаясь на положения действующего законодательства, повторно попросило ОАО «РЖД» рассмотреть возможность исключения из проекта договора п. «г» § 19.

В ответ на указанное письмо заявителя ОАО «РЖД» письмом № 6970/3-С ТЦФТО от 30.05.2019 г. сообщило, что в связи с возникшими разногласиями при заключении договора с ООО «НХТК» для решения вопроса об обоснованности присвоения статуса пути необщего пользования – пути № 17 станции Копылово, Западно-Сибирской железной дорогой проводится соответствующая работа в причастных подразделениях филиалов ОАО «РЖД». О принятом решении ООО «НХТК» будет проинформировано дополнительно. При этом согласно п. 2.12 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003г. №26, в отношении между сторонами в настоящее время действуют положения ранее заключенного договора от 20.10.2017 г. № 37/Н, что не нарушает права и законные интересы ООО «НХТК».

Таким образом, ОАО «РЖД», не смотря на просьбу заявителя, уклонилось от исключения из договора не соответствующего законодательству положения п. «г» § 19.

В соответствии с п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе 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).

Условия заключенного между ООО «НХТК» и ОАО «РЖД» договора № 37/Н от 20.10.2017 г. (§19) предусматривают внесение *Владельцем платы за пользование вагонами, принадлежащими Перевозчику, платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава.*

В соответствии с ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки отнесены к сферам деятельности субъектов естественных монополий.

В соответствии со **ст. 6** Закона «О естественных монополиях» и в целях совершенствования государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок Постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 №643 утвержден **перечень** работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством (далее – Перечень).

В Перечень, в том числе включены:

- услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

- перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе перевозка порожнего железнодорожного подвижного состава в составе грузовых поездов.

- дополнительные работы (услуги), выполняемые на железнодорожном транспорте в местах общего пользования и необщего пользования:

выполнение маневровой работы в пределах железнодорожных станций, подача и уборка вагонов.

предоставление вагонов, контейнеров в пользование;

предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности.

В соответствии с Приказом ФСТ РФ от 29.12.2004 г. № 435-т ОАО «Российские железные дороги», осуществляющее деятельность в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, включено в раздел 1 «Железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» Реестра субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль, под регистрационным номером 77/1/2.

В соответствии со ст. 2 Устава железнодорожного транспорта РФ под перевозчиком понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж или не принадлежащий им порожний грузовой вагон (далее - порожний грузовой вагон) из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж, порожний грузовой вагон управомоченному на его получение лицу (получателю).

Под инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования понимается транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

В соответствии с положениями Устава железнодорожного транспорта РФ, Федерального закона «О естественных монополиях» ОАО «РЖД», как субъект естественной монополии, является по отношению к ООО «НХТК» перевозчиком, обязанным вступать в отношения по п о в о д у предоставления вагонов, контейнеров в пользование, предоставления железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности. В силу указанных выше нормативных документов, оказываемые ОАО «РЖД», услуги относятся к сфере, регулируемой Законом о естественных монополиях и Законом о защите конкуренции.

В соответствии с ч. 5 ст. 5 Федерального закона «О защите конкуренции» доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

*В соответствии с Аналитическим отчетом Отдела товарных и финансовых рынков Новосибирского УФАС России установлено доминирующее положение ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского ТЦФТО ОАО «РЖД» на рынке оказания услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом и работ (услуг), выполняемых на железнодорожном транспорте (предоставление вагонов, контейнеров в пользование, предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности), в границах объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД», в том числе находящихся на территории Новосибирской области при станции*

Копылово.

На основании изложенного, в действиях ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД», усматриваются признаки нарушения п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части навязывания ООО «НХТК» невыгодных условий договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» при станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги № 37/Н от 23.01.2019 г., а именно, положения, предусматривающего внесение Владельцем ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику (п. «Г» § 19), что нарушает права ООО «НХТК».

**По поводу вышеизложенных доводов ответчика необходимо отметить следующее.**

При рассмотрении данного дела антимонопольным органом учтены следующие положения Постановления Пленума ВАС РФ от 30.06.2008 г. № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства»:

Пункт 1: согласно [части 1 статьи 2](#) Федерального закона «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции, Закон) антимонопольное законодательство основывается на [Конституции](#) Российской Федерации и [Гражданском кодексе](#) Российской Федерации (далее - ГК РФ).

К нормам [ГК РФ](#), на которых основано антимонопольное законодательство, относятся, в частности, [статья 1](#) ГК РФ, которой установлен запрет на ограничение гражданских прав и свободы перемещения товаров, кроме случаев, когда такое ограничение вводится федеральным законом (при этом к числу законов, вводящих соответствующие ограничения, относится и [Закон](#) о защите конкуренции), и [статья 10](#) ГК РФ, запрещающая использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции и злоупотребление доминирующим положением на рынке.

[Закон](#) о защите конкуренции формулирует требования для хозяйствующих субъектов при их вступлении в гражданско-правовые отношения с другими участниками гражданского оборота. Так, для лиц, занимающих доминирующее положение на рынке, введены ограничения, предусмотренные [статьей 10](#) Закона; для лиц вне зависимости от того, занимают они доминирующее положение или нет, установлены запреты на ограничивающие конкуренцию соглашения или согласованные действия ([статья 11](#) Закона) и на недобросовестную конкуренцию ([статья 14](#) Закона).

*Учитывая это, арбитражные суды должны иметь в виду: требования антимонопольного законодательства применяются к гражданско-правовым отношениям.*

Это означает, в частности, что не подлежит признанию недействительным решение или предписание антимонопольного органа (а равно не может быть отказано антимонопольному органу в удовлетворении его исковых требований) только на основании квалификации соответствующих правоотношений с участием хозяйствующего субъекта, которому выдано предписание антимонопольного органа или к которому данным органом подан иск, как гражданско-правовых.

Пункт 14: п. 2 ст. 11 ГК РФ и [главой 9](#) Закона о защите конкуренции предусмотрена возможность защиты гражданских прав в административном порядке в случаях, установленных законом. Антимонопольный орган, рассматривая дела о нарушениях антимонопольного законодательства, принимает решения и выдает предписания, направленные на защиту гражданских прав, нарушенных вследствие их ущемления, злоупотребления доминирующим положением, ограничения конкуренции или недобросовестной конкуренции.

Пункт 20: право выбора судебного или административного порядка защиты своего нарушенного или оспариваемого права принадлежит субъекту спорных правоотношений. Закон не содержит указаний на то, что защита гражданских прав в административном порядке (путем рассмотрения антимонопольным органом дел о нарушениях антимонопольного законодательства) исключается при наличии возможности обратиться в арбитражный суд или, наоборот, является обязательным условием обращения лиц, чьи права нарушены, в суд. Следовательно, если лицо за защитой своих прав обратится в арбитражный суд, не подавая до этого соответствующего заявления в антимонопольный орган, суд не может со ссылкой на пункт 2 статьи 148 АПК РФ оставить такое заявление без рассмотрения.

В случае, если в ходе судебного разбирательства установлено, что лицо за защитой своих нарушенных прав обратилось одновременно и в антимонопольный орган, и в арбитражный суд, судам рекомендуется на основании части 5 статьи 158 АПК РФ отложить судебное разбирательство до принятия решения антимонопольным органом.

Как указал Арбитражный суд Западно-Сибирского округа в постановлении от 14.11.2019 № Ф04-4635/2019, отношения по заключению и исполнению договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования регулируются нормами гражданского законодательства, что не исключает совершения субъектами гражданских прав в рамках этих отношений нарушений норм антимонопольного законодательства. Использование способов защиты права, установленных статьями 445, 446 и 452 ГК РФ, не препятствует антимонопольному органу оценить действия, совершенные владельцем железнодорожного пути необщего пользования при заключении договора с контрагентом и его исполнении, на предмет соответствия их нормам Закона о защите конкуренции.

Кроме того, согласно Федеральному закону «О защите конкуренции» № 135-ФЗ от 26.07.2006 г., факт нахождения спора между заявителем и ответчиком на рассмотрении в суде не исключает право антимонопольного органа рассмотреть аналогичный спор в рамках возбужденного дела о нарушении антимонопольного законодательства.

Согласно п. 1 ч. 3 ст. 47 Федерального закона «О защите конкуренции» Комиссия может приостановить рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае и на срок рассмотрения антимонопольным органом, судом, органами предварительного следствия другого дела, имеющего значение для рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства, т.е. приостановление рассмотрения дела в указанном случае является правом, а не обязанностью Комиссии.

Факт наличия ущемления интересов ООО «НХТК» действиями ОАО «РЖД» подтверждается обращением заявителя в Новосибирское УФАС России.

Кроме того, письмом вх. № 2431э от 12.02.2020 г. ООО «НХТК» представило в Новосибирское УФАС России дополнительные документы, подтверждающие факт навязывания ответчиком невыгодных договорных условий – копию письма ОАО «РЖД» № исх-15341/3-С ТЦФТО от 22.11.2019 г., которым ОАО «РЖД» повторно вернуло ООО «НХТК» без подписания протокол согласования разногласий к договору № 37/Н от 23.01.2019 г., которым предлагалось исключить из договора спорный пункт «г» параграфа 19. При этом в письме № исх-15341/3-С ТЦФТО от 22.11.2019 г. ОАО «РЖД» просит ООО «НХТК» вернуться к рассмотрению ранее направленного заявителю для подписания протокола согласования разногласий к договору от 19.03.2019 г., подписать указанный документ и вернуть в Западно-Сибирский ТЦФТО.

Как отметило ООО «НХТК» в письме вх. № 4741 от 19.03.2020 г. в пользу наличия в действиях общества «РЖД» признаков навязывания невыгодных условий договора свидетельствует неоднократное продление на короткие временные отрезки (дополнительные соглашения № 1, 2, 3 и 4) истекающего договора № 37-Н. Подобные действия создают атмосферу «временности», краткосрочности и не гарантированности договора в перспективе, что в отсутствие альтернативы усиливает зависимость контрагента (общества «НХТК») и склоняет последнего к принятию позиции доминирующего субъекта.

При этом от ООО «НХТК» не поступало в Новосибирское УФАС России ходатайство об отложении/прекращении рассмотрения дела № 054/01/10-1937/2019 в связи с направлением ООО «НХТК» искового заявления в Арбитражный суд г. Москвы об урегулировании разногласий по договору.

Также необходимо отметить, что действующее законодательство определения «навязывание» не содержит.

Навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него, заключается в таком поведении доминирующего хозяйствующего субъекта, при котором ущемляются права контрагента либо он вынужден вступить в правоотношения на невыгодных для себя условиях.

При этом никакого принуждения, как физического воздействия, навязывание невыгодных условий не предполагает.

Так «навязыванием невыгодных контрагенту условий договора» является направление занимающей доминирующее положение организацией договора с невыгодными для контрагента условиями, которые правомерно контрагентом оспариваются, однако данная организация отказывается или уклоняется от согласования и принятия предложений контрагента. **Именно настаивание организации, занимающей доминирующее положение, на предложенных ею условиях договора является злоупотреблением доминирующим положением в форме навязывания невыгодных или дискриминационных условий договора для абонента.**

*О навязывании невыгодных условий договора также может свидетельствовать, к примеру, уклонение хозяйствующего субъекта от согласования спорных положений проекта договора, отклонение протокола разногласий и, тем самым, **продление действия договора в прежней редакции.***

При рассмотрении действий, выразившихся в навязывании, на соответствие антимонопольному законодательству необходимо оценивать, не противоречат ли действующему законодательству и не ведет ли к ущемлению законных интересов организации принятие договора в редакции контрагентов (в соответствии с представленными протоколами разногласий к договорам).

Указанная позиция подтверждается актами судебной практики (например, Постановление ФАС Поволжского округа от 28.07.2009 г. по делу № А49-379/2009).

*Учитывая изложенное, факт неоднократного отказа ОАО «РЖД» от подписания направленных заявителем протоколов разногласий к договору об исключении неправомерного и невыгодного для заявителя условия свидетельствует о злоупотреблении ответчиком своим доминирующим положением и навязывании со стороны ОАО «РЖД» ООО «НХТК» невыгодных условий договора.*

В представленном ОАО «РЖД» свидетельстве о государственной регистрации права, а также в документах - основаниях, указанных в свидетельстве о государственной регистрации права № 70-АВ 079587 от 21.01.2011 г. и техническом паспорте железнодорожный путь не поименован как путь необщего пользования.

Согласно представленному ОАО «РЖД» схематическому плану железнодорожной станции Копылово, граница железнодорожного пути необщего пользования проходит между путем № 17 и путем необщего пользования ООО «НХТК».

Согласно представленному заявителем в составе обращения вх. № 4621 от 17.05.2019 г. технико-распорядительному акту железнодорожной станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», в пункте 1.3 граница путей общего пользования и пути необщего пользования ООО «НХТК» определена по светофору «НТ», в

качестве места примыкания указан путь № 17, а в пункте 1.5 путь № 17 указан как соединительный, т.е. является «станционным путем», исходя из определения, приведенного в пункте 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций).

В своих пояснениях ОАО «РЖД» указало, что антимонопольный орган необоснованно принял в качестве доказательства статуса спорного пути ОАО «РЖД» как общего пользования незаверенную копию технико-распорядительного акта железнодорожной станции Копылово, которую представило ООО «НХТК» в адрес Новосибирского УФАС. При этом ООО «НХТК» не представило доказательств обращения в адрес ОАО «РЖД» о получении копии ТРА станции Копылово; ОАО «РЖД» такой документ третьему лицу не выдавало и подобных обращений с 2017 года от ООО «НХТК» не поступало. Сведений о том, как ООО «НХТК» получило копию данного документа и от какого должностного лица ОАО «РЖД», материалы дела не содержат. В представленной ОАО «РЖД» заверенной копии ТРА станции Копылово содержатся сведения, отличающиеся от сведений по спорному пути в копии ТРА, представленной ООО «НХТК» (в экземпляре ОАО «РЖД» путь № 17 отнесен к путям необщего пользования).

*Необходимо отметить, что письмом вх. № 713 от 20.01.2020 г. ООО «НХТК» представило в Новосибирское УФАС России заверенную копию утвержденного начальником Управления ООО «НХТК» 23.01.2019 г. Списка работников ООО «НХТК» Представительство в г. Тобольск, участок в г. Томск, ознакомленных с ТРА станции Копылово Зап.-Сиб. ж.д., утвержденной 01.07.2017 г. Указанный список согласован начальником станции Копылово С.С. Адамовичем, что подтверждается подписью указанного должностного лица в Списке.*

Таким образом, в представленных заявителем и ответчиком копиях технико-распорядительного акта железнодорожной станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» содержатся противоположные сведения о статусе пути № 17.

При этом в материалах дела имеются иные документы, из которых следует, что путь № 17 станции Копылово является путем общего пользования.

В акте обследования железнодорожного пути необщего пользования общества «НХТК» при станции Копылово от 30.10.2018 г., составленном Комиссией в составе представителей ОАО «РЖД» и ООО «НХТК» (акт прилагался к обращению ООО «НХТК» в Новосибирское УФАС России вх. № 4621 от 17.05.2019 г., также заверенная копия акта представлена ООО «НХТК» письмом вх. № 713 от 20.01.2020 г.), в пункте 4 «Место примыкания железнодорожного пути необщего пользования, номер стрелок примыкания, к какому пути примыкает. Границы железнодорожного пути необщего пользования» указано, что железнодорожный путь необщего пользования ООО «НХТК» примыкает на продолжении пути № 17 станции Копылово. Границей железнодорожного пути необщего пользования является светофор «НТ» станции Копылово, у которого установлен сигнальный знак «Граница пути необщего пользования».

Согласно п. 1.2 Единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» и станции примыкания Копылово Западно-Сибирской железной дороги, заверенная копия которого представлена ООО «НХТК» письмом вх. № 1993 от 06.02.2020 г. (утвержден первым заместителем начальника Западно-Сибирской железной дороги Д.М. Рахимжановым 05.12.2018 г., генеральным директором ООО «НХТК» 07.12.2018 г., далее - ЕТП) железнодорожный путь необщего пользования Владельца (ООО «НХТК»)

примыкает на продолжении железнодорожного пути № 17 станции Копылово.

Границей железнодорожного пути необщего пользования общества «НХТК» и путей станции (пути общего пользования) выступает знак границы, расположенный у размещенного на пути № 17 станции светофора НТ (п. 1.2 ЕТП, схема на стр. 73 ЕТП, п. 1.3, 1.4 Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ООО «НХТК», примыкающего к станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги (далее - Инструкция)).

Кроме того, согласно таблице 1 п. 1.1 «Станция Копылово», стр. 6 ЕТП к путям станции Копылово отнесен **путь № 17 – соединительный**, стрелки, ограничивающие путь: от 3 до границы железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК».

Из изложенного следует, что путь № 17 является «станционным путем», исходя из определения, приведенного в пункте 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути **в границах станции** - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), **соединительные** (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций).

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» *железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочных и маневровых работ, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции.*

Изложенное подтверждает факт отнесения пути № 17 к путям общего пользования.

Использование пути № 17 для осмотра вагонов предусмотрено п. 1.9 Инструкции (абз. 4 после таблицы) и дополнительно подтверждает его статус как пути общего пользования, поскольку процедура осмотра является частью приемоотправочных операций, включенных в оплачиваемый тариф за перевозку грузов (п. 1.16 Прейскуранта № 10-01 - Постановление ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5 «Об утверждении прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (тарифное руководство № 1, части 1 и 2).

Как следует из пояснений ООО «НХТК» (письмо вх. № 1993 от 06.02.2020 г.), выезд локомотива общества «НХТК» на пути станции Копылово осуществляется через светофор «НТ» при наличии соответствующего разрешающего сигнала (п. 2.4, 2.5, 2.9 Инструкции). Учитывая, что расположение указанного светофора соответствует границе станции Копылово с путями необщего пользования общества «НХТК», светофор «НТ» обеспечивает дальнейшее безопасное движение вагонов по путям станции Копылово. Как следует из буквального содержания ЕТП и Инструкции, проследование светофора «НТ» с выездом на путь № 17 рассматривается в качестве выезда на станцию Копылово.

Использование пути № 17 осуществляется обществом «НХТК» исключительно в целях проследования локомотивов (как с вагонами, так и без таковых) к выставочным путям станции Копылово и обратно, на путь необщего пользования.

Движение локомотива общества «НХТК» при выезде на выставочные пути станции Копылово осуществляется не только с использованием пути № 17, но и иных станционных путей, в том числе межстрелочных путевых отрезков 3-5, 5-31, 31-33, 33-49, 49-51 (схема на стр. 73 ЕТП).

Статус указанных интервалов как путей общего пользования не оспаривается ОАО «РЖД», несмотря на отсутствие функциональных отличий их порядка использования от пути № 17.

Изложенное подтверждает факт отнесения пути № 17 к путям общего пользования, следовательно пункт «г» § 19 проекта договора № 37/Н от 23.01.2019 г., предусматривающий взимание платы за использование пути № 17, как пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику, является не соответствующим действующему законодательству.

Как следует из информации, представленной ООО «НХТК», и подтверждается условиями договора, по ранее заключенному договору № 37/Н от 20.10.2017 г. ООО «НХТК» не вносило плату за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику. При этом последняя корректировка ЕТП и Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ООО «НХТК» осуществлялась в декабре 2018 г. совместной Комиссией ОАО «РЖД» и ООО «НХТК», что отражено в акте обследования железнодорожного пути необщего пользования от 30.10.2018 г. В ходе данных корректировок вопрос статуса, назначения и порядка использования пути № 17 не затрагивался.

По поводу доводов ОАО «РЖД» о том, что позиция антимонопольного органа по данному делу противоречит ранее принятым Решениям Новосибирского УФАС России от 15.09.2017 г. по делу № 02-01-05/10-10-17, от 28.11.2016 г. по делу № 02-01-08-10-16, из которых следует, что подъездной путь – это путь необщего пользования, необходимо отметить следующее.

Предметом рассмотрения антимонопольным органом указанных дел не являлось установление категории железнодорожного пути (общего или необщего пользования). Антимонопольный орган не отрицает, что подъездной железнодорожный путь может иметь статус пути необщего пользования, однако считает необходимым при рассмотрении данного дела принять во внимание перечисленные выше документы и сведения, свидетельствующие о том, что спорный железнодорожный путь, который поименован в свидетельстве о государственной регистрации права как подъездной, фактически является соединительным путем, т.е., в силу действующего законодательства, путем общего пользования.

Также антимонопольный орган не принимает доводы ОАО «РЖД» о том, что действующее в настоящее время законодательство в сфере железнодорожного транспорта не распространяется на функционирующий в настоящее время железнодорожный путь, построенный более 100 лет назад.

В соответствии с п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе 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).

В соответствии с Аналитическим отчетом Отдела товарных и финансовых рынков Новосибирского УФАС России установлено доминирующее положение ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского ТЦФТО ОАО «РЖД» на рынке оказания услуг перевозки грузов

железнодорожным транспортом и работ (услуг), выполняемых на железнодорожном транспорте (предоставление вагонов, контейнеров в пользование, предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности), в границах объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД», в том числе находящихся на территории Новосибирской области при станции Копылово. Продуктовые границы исследуемого рынка определены в соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным Приказом ФАС России от 28.04.2010 г. № 220, положениями Федерального закона от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», Постановления Правительства РФ от 05.08.2009 г. № 643.

Условия заключенного между ООО «НХТК» и ОАО «РЖД» договора № 37/Н от 20.10.2017 г. (§19) предусматривают внесение Владелец платы за пользование вагонами, принадлежащими Перевозчику, платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования железнодорожного подвижного состава. Изложенное также подтверждает, что в Аналитическом отчете Отдела товарных и финансовых рынков Новосибирского УФАС России продуктовые границы исследуемого рынка определены верно.

Также необходимо отметить, что предупреждение Новосибирского УФАС России о прекращении действий (бездействия), которое содержит признаки нарушения антимонопольного законодательства, путем направления в адрес ООО «НХТК» в срок до 24.09.2019 г. протокола согласования разногласий к договору на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» при станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги № 37/Н от 23.01.2019 г., об исключении положения, предусматривающего внесение Владелец платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику (п. «г» § 19), с которым ОАО «РЖД» не согласилось, и обжаловало в Арбитражный суд Новосибирской области, решением суда от 23.01.2020 г. по делу № А45-33342/2019 признано законным и обоснованным.

Как установлено судом, рассматриваемый путь упоминается в качестве пути общего пользования в документах: договоре эксплуатации от 20.10.2017 № 37/Н; акте обследования железнодорожного пути необщего пользования общества «НХТК» при станции Копылово, где в пункте 4 отмечено, что путь № 17 является соединительным.

В Техническо-распорядительном акте станции, представленным третьим лицом в адрес антимонопольного органа, в пункте 1.3 которого граница пути общего и необщего пользования определена по светофору «НТ», а в пункте 1.5 путь № 17 указан как соединительный, т.е. является «станционным путем», исходя из определения, приведенного в пункте 10 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286.

Фактически не изменилось и местоположение знака «Граница подъездного пути» на входном светофоре «НТ», который обозначает на местности точку примыкания принадлежащего обществу «НХТК» пути необщего пользования к путям общего пользования станции Копылово (то есть, путем № 17).

Изложенное свидетельствует, что на момент выдачи оспариваемого предупреждения железнодорожный путь № 17 продолжал оставаться соединительным путём в составе путей общего пользования, а, следовательно, ОАО «РЖД» не вправе было требовать внесения за его пользование отдельной платы и настаивать на сохранении в договоре соответствующего условия, поскольку такое пользование уже оплачивается в составе тарифа на перевозку грузов (пункт 1.6 Прейскуранта № 10-01).

На основании изложенного, в действиях ОАО «РЖД» в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД»,

усматривается нарушение п. 3 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части навязывания ООО «НХТК» невыгодных условий договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» при станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги № 37/Н от 23.01.2019 г., а именно, положения, предусматривающего внесение Владельцем ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику (п. «г» § 19), что нарушает права ООО «НХТК».

Учитывая изложенные обстоятельства, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 49, статьей 50 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. «О защите конкуренции», Комиссия

#### РЕШИЛА:

1. Признать Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД») (ИНН 7708503727, ОГРН 1037739877295) в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» занимающим доминирующее положение на рынке оказания услуг перевозки грузов железнодорожным транспортом и работ (услуг), выполняемых на железнодорожном транспорте (предоставление вагонов, контейнеров в пользование, предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности), в границах объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта Западно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД», в том числе находящихся на территории Новосибирской области при станции Копылово, на основании ч. 5 ст. 5 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. «О защите конкуренции».

2. Признать ОАО «РЖД» (ИНН 7708503727, ОГРН 1037739877295) в лице в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» нарушившим пункт 3 части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. «О защите конкуренции» путем навязывания ООО «НХТК» невыгодных условий договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «НХТК» при станции Копылово Западно-Сибирской железной дороги № 37/Н от 23.01.2019 г., а именно, положения, предусматривающего внесение Владельцем ежесуточной платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Перевозчику (п. «г» § 19).

3. Выдать ОАО «РЖД» (ИНН 7708503727, ОГРН 1037739877295) в лице Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания – структурного подразделения Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

4. Признать, что основания для принятия иных мер по пресечению и (или) устранению последствий нарушения антимонопольного законодательства отсутствуют.