

РЕШЕНИЕ  
по делу № 1 10/164-10

г. Москва

Резолютивная часть решения объявлена 29 июля 2011 г.  
Решение изготовлено в полном объеме 3 августа 2011 г.

Комиссия Федеральной антимонопольной службы по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее - Комиссия) в составе: Голомолзина А.Н., председателя Комиссии, заместителя руководителя ФАС России, Романенковой И.И., начальника отдела судебной работы Правого управления, Голополосова Д.В., начальника отдела железнодорожного транспорта, Кот М.Ю., консультанта отдела правовой экспертизы Правого управления, Кружечкиной Л.М., ведущего эксперта отдела железнодорожного транспорта Управления контроля транспорта и связи, рассмотрев дело № 1 10/164-10, возбужденное по признакам нарушения ОАО «РЖД» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции) при совершении ОАО «РЖД» действий по оказанию услуг по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (далее - ТОР), результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц,

УСТАНОВИЛА:

1. Во II полугодии 2010 г. в антимонопольные органы (ФАС России и Санкт-Петербургское УФАС России) поступили заявления юридических лиц, являющихся собственниками грузовых вагонов, обращения иных юридических лиц, том числе переадресованные из Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор), указывающих на признаки нарушения ОАО «РЖД» антимонопольного законодательства, которое, по мнению заявителей, совершается при заключении договоров на ТОР на производственных мощностях ОАО «РЖД», а также при выполнении ремонта по не согласованной, в ряде случаев, с заказчиком цене, результатом которых является ущемление интересов хозяйствующих субъектов. Согласно поступившим заявлениям и обращениям, значительное увеличение стоимости ТОР частных грузовых вагонов, отцепляемых в ОАО «РЖД» по неисправностям, в том числе по эксплуатационным неисправностям колесных пар вагонов, отмечается, начиная со второго полугодия 2010 г.

В числе обратившихся в ФАС России:

Ассоциация Собственников Подвижного Состава (письмо от 09.07.2010 № 09-07/10-3 -вх. ФАС России от 09.07.2010, 3368);

Ассоциация Собственников Подвижного Состава (письмо от 09.07.2010 № 09-07/10-2, переадресованное из Росжелдора письмом от 29.07.2010 № ВЧ-25/3245-ис, - вх. ФАС России от 03.08.2010 № 036212);

Санкт-Петербургское УФАС России (письмо от 09.02.2011 № 10/1274 - вх. ФАС России от 03.03.2011 № 011523);

собственники подвижного состава, являющиеся потребителями услуг по ТОР, в том числе:

ООО «СибУглеМетТранс», г. Иркутск (далее — ООО «СУМТ», компания имеет представительство в г. Москве (письмо от 05.08.2010 № СУМТ-3174/08-10, переадресованное из Росжелдора письмом от 19.08.2010 № 134-25/3611-ис, - вх. ФАС России от 31.08.2010 № 041523);

ОАО «АРХБУМ», г. Новодвинск, Архангельская обл. (письмо от 19.08.2010 № 50/5-1241 - вх. ФАС России от 03.09.2010 № 042473);

ЗАО «Локотранс», г. Ярославль, (письмо от 12.11.2010 № 4706 - вх. ФАС России от 22.11.2010 № 058341), привлеченное к участию в рассмотрении дела № 10/164-10 в качестве заинтересованного лица, чьи права и законные интересы затрагиваются в связи с рассмотрением дела о нарушении антимонопольного законодательства (пункт 3 определения от 08.12.2010 № АГ/43793 об отложении рассмотрения дела). В ходе рассмотрения указанных заявлений ФАС России установила:

Согласно проведенному анализу состояния конкуренции на товарном рынке предоставления услуг по выполнению работ по текущему отцепочному ремонту всего этим видом ремонта в 2010 г. отремонтированы 343647 физических единиц грузовых вагонов, из них предприятиями ОАО «РЖД» отремонтированы 324 919 ед. (или 94,6%); вагоноремонтными предприятиями, не входящими в структуру ОАО «РЖД» - 18 728 ед. (или 5,4%).

Указанные услуги оказываются владельцам частных вагонов вагоноремонтными предприятиями на основе рыночных механизмов взаимоотношений - «заказчик-исполнитель».

Результаты проведенного анализа являются подтверждением и доказательством того, что ОАО «РЖД» занимает доминирующее положение на рынке предоставления услуг по выполнению работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (краткая справка - выписка из аналитического отчета по результатам анализа состояния конкуренции на товарном рынке предоставления услуг по выполнению работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов в 2010 г.; том № 11).

В период между плановыми видами ремонтов стоимость работ по поддержанию грузовых вагонов в технически исправном состоянии находится в зависимости от решений, принимаемых ОАО «РЖД», являющимся владельцем инфраструктуры. Согласно пункту 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта, (за исключением финансовой организации) доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим

Согласно Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (Инструкция осмотрику вагонов; том № 2, л.д. 23), утвержденной Советом по железнодорожному транспорту Государств-участников Содружества, протокол от 21-22.05.2009 г. № 50; вступила в действие 01.09.2009; далее - Инструкция) текущий отцепочный ремонт по состоянию грузового вагона, месту обнаружения его отказа или отцепки подразделяется на:

текущий ремонт вагона ТР-1: ремонт порожнего вагона, выполняемый при его подготовке к перевозке с отцепкой от состава или группы вагонов, подачей на специализированные пути с переводом в нерабочий парк;

текущий ремонт ТР-2: ремонт груженого или порожнего грузового вагона с отцепкой от транзитных и прибывших в разборку поездов или от сформированных составов, переводом в нерабочий парк и подачей на специализированные пути.

Текущий отцепочный ремонт не относится к плановым видам ремонта грузовых вагонов, выполняется ОАО «РЖД» в пунктах текущего отцепочного ремонта, эксплуатационных вагонных депо ОАО «РЖД» (ВЧДЭ),

механизированных пунктах текущего отцепочного ремонта (МПТР), являющихся

составной частью инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, при выявлении неисправности вагона в процессе исполнения ОАО «РЖД» заключенного договора перевозки груза для обеспечения или восстановления надлежащего технического состояния грузового вагона с заменой или восстановлением отдельных запасных частей.

В соответствии с п. 1.3. Инструкции по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию вагонных колесных пар (утв. МПС СССР 31.12.1976 № ЦВ/3429) освидетельствование, ремонт и формирование колесных пар должны производиться в пунктах, имеющих соответствующее оборудование и разрешение на выполнение этих работ (том дела № 1, л.д. 53). При ТОР может быть производиться как ремонт (освидетельствование), так и замена (переформирование) колесных пар, которое производится в вагонных ремонтных предприятиях Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД» (далее - ЦДРВ).

Заявители ООО «СибУглеМетранс» и ОАО «Архбум» указывают, что, начиная со второго полугодия 2010 г., отмечается значительное увеличение стоимости ТОР частных грузовых вагонов, отцепляемых в ОАО «РЖД» по неисправностям, в том числе по эксплуатационным неисправностям колесных пар вагонов и то, что отсутствует единый прейскурант цен (или единой цены) независимо от собственности грузового вагона и единый подход к формированию калькуляций по элементам затрат по сети железных дорог - в ВЧДЭ ОАО «РЖД». Заявители и обратившиеся в ФАС России полагают, что причиной, вызвавшей рост стоимости ТОР, является издание и введение в действие на сети железных дорог распоряжения ОАО «РЖД» от 01.09.2009 № 1822р «О внесении изменений в распоряжение ОАО «РЖД» от 3 апреля 2007 г. № 560р и утверждении коэффициентов приобретения и реализации колесных пар и литых деталей тележки» (далее - распоряжение № 1822р; том дела № 1, л.д. 56-61).

Распоряжением утверждены коэффициенты приобретения ремонтпригодных запасных частей равными коэффициентам годности «материалов повторного использования», коэффициенты реализации отремонтированных: балки надрессорной, боковой рамы, колесной пары.

Согласно телеграмме ОАО «РЖД» от 13.09.10 № исх-16185 (том № 1; л.д. 49) при проведении в эксплуатационных вагонных депо текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов частного парка оценка колесных пар должна производиться по коэффициентам приложения № 2 к распоряжению ОАО «РЖД» № 1822р в случае использования колесных пар, принадлежащих ОАО «РЖД», взамен неремонтпригодных собственника.

Заявители отмечают, что в рамках деятельности структурных подразделений одного и того же юридического лица - ОАО «РЖД» отсутствует единообразный подход в применении распоряжения № 1822р, вследствие чего порядок формирования цен по различным структурным подразделениям неоднороден и стоимость одних и тех услуг по ТОР грузовых вагонов собственников на разных железных дорогах-филиалах ОАО «РЖД» оценивается по-разному.

Учитывая изложенное приказом ФАС России от 25.10.2010 № 599 возбуждено дело № 1 10/164-10 и создана Комиссия по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее - Комиссия).

Комиссией по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1 10/164-10 (далее - Комиссия) проанализированы следующие документы:

договоры между железными дорогами - филиалами ОАО «РЖД» и ООО «СибУглеМетТранс» (том № 9, л. 24-136),

договоры между железными дорогами - филиалами ОАО «РЖД» и ОАО «АРХБУМ» (том № 7, л. 102-115),

договоры на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД» (письмом от 04.04.2011 № Цют 11/349 с приложением (том № 5, л.д. 13-78).

Кроме того, на заседание Комиссии представлено «Экспертное заключение обоснованности повышения во II полугодии 2010 г. ОАО «Российские железные дороги» цен на текущий отцепочный ремонт частных грузовых вагонов и ценам на текущий отцепочный ремонт частных грузовых вагонов, принадлежащих собственникам, входящим в одну группу лиц с ОАО «РЖД», и иных собственников» от 20.02.2011, выполненное ФГОУ ВПО РАГС по заказу ФАС России, и Экспертное заключение Института проблем естественных монополий от 01.07.2011 «Анализ обоснованности изменения цен в 2010-2011 гг. на текущий отцепочный ремонт частных грузовых вагонов, принадлежащих дочерним и зависимым обществам ОАО «Российские железные дороги» и иным собственникам. Анализ договорной практики и нормативно-правовой базы в области проведения текущего отцепочного ремонта», представлено ОАО «РЖД».

В рамках рассмотрения дела были рассмотрены акты об оказанных услугах (с калькуляциями и дефектными ведомостями); и протоколы разногласий к ним по причине несогласия Заказчика в лице ООО «СибУглеМетТранс» с расчетом стоимости ТОР из-за необоснованно завышенных счетов за произведенный ремонт по ценам, не согласованным с Заказчиком (том № 1, л.д. 127, 100-101

Согласно письмам ООО «СибУглеМетТранс» (письмо от 23.08.2010 № СУМТ-3370/08-10, том № 6) в ВЧДЭ Апатиты Октябрьской железной дороги в текущем ремонте простаивали грузовые вагоны, ремонт которых произведен по не согласованной с заказчиком цене. При формировании цены размер накладных расходов составил 69,2%, Но эти расходы начислялись не только на затраты, понесенные депо при текущем отцепочном ремонте указанных вагонов, но и на стоимость колесных пар, ремонт которых производился не в ВЧДЭ, а в ремонтных предприятиях системы ЦДРВ.

В результате неправомерного начисления основных расходов и общехозяйственных расходов на стоимость установленных узлов итоговая цена на ТОР неправомерно завышалась в размере от 10941,9 до 44341,37 руб. (с НДС), о чем свидетельствуют элементы затрат по статьям калькуляций, включенных в материалы дела (том № 8), и акты об оказанных услугах ВЧДЭ Апатиты для ООО «СибУглеМетТранс». Ниже приводятся выборочные данные из упомянутых документов:

№ №

вагона Стоимость ремонта согласно калькуляции (руб.)

Акт об оказанных  
услугах ВЧДЭ для ООО «СибУгле-МетТранс  
по калькуляции

разница

ООО

«СибУгле-

МетТранс» ВЧДЭ

Апатиты

5516255 29596,56 51480,34 21883,78 (в 1,74 раза более)

56119688 16543,32 27485,23 10941,9 (в 1,66 раза более)

55181010 20860,21 31802,12 10941,9 (в 1,52 раза более)

55153050 28280,72 50164,5 2188,78 (в 1,77 раза)

55162853 16543,32 27485,23 10941,9 (в 1,77 раза)  
56336217 52445,92 96787,29 44341,37 (в /1,85 раза)  
55178842 36600,14 66161,02 29560,88 (в 1,8 раза)  
56008402 28280,72  
(себестоимость 20888,77) 50164,5  
(себестоимость 34626,24) 21883,78 (в 1,77 раза) от 23.09.2010  
52851318 16996,11  
(себестоимость  
11306,33) 27938,02  
(себестоимость  
18175,08) 10941,9 (в 1,64 раза) от  
14.09.2010  
55181333 22779,61  
(себестоимость  
15764,87) 44853,96  
22074,35 (в 1,96 раза) от  
14.09.2010

.....  
Итого  
по 20 вагонам 469954,3 807126,19 337171,89 (в 1,72 раза)

Письмом от 30.10.2010 № СУМТ-4708/10-10 (приложение № 6, том № 6, л.д. 148-158;) ООО «СибУглеМетТранс» предъявило ОАО «РЖД» претензию в связи с тем, что за период с июля по сентябрь 2010 г. из 174 отремонтированных в объеме ТОР вагонов этого собственника по 54 вагонам был выставлен завышенный счет за произведенный ремонт по не согласованной с Заказчиком цене, а именно: в связи с изданием телеграммы Октябрьской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» от 19.07.2010 № НЗ-1/2611 (том № 6, л.д. 143) в себестоимость за ТОР неправомерно включены общехозяйственные (накладные) расходы в размере 69,2%, необоснованно начисленные на стоимость ремонта колесных пар, который производился в структурных подразделениях Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов (ЦДРВ) ОАО «РЖД», а не в ВЧДЭ Октябрьской железной дороги. Пунктом 1 упомянутой телеграммы с 01.07.2010 г. утверждена ставка накладных расходов к специфическим (прямым производственным) расходам на текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов собственности компаний-операторов в размере 69,2%. При этом в телеграмме не указывается, что упомянутая ставка не должна начисляться на стоимость установленных узлов и деталей, отремонтированных и поступивших из других структурных подразделений Октябрьской железной дороги или ОАО «РЖД», в том числе из ВЧДР. На основании счетов-фактур, счетов, калькуляций ООО «СибУгле-МетТранс» оплатило ТОР на сумму 2 029 760,22 руб., рассчитанную с применением распоряжения ОАО «РЖД» № 1822р, исходя из ставки накладных расходов в размере 69,2%, сумма переплаты составила 1 084 615,55 руб. Согласно письму Октябрьской железной дороги-филиала ОАО «РЖД» «О направлении информации и документов» от 14.01.2011 № НЗ1к-10/п претензия ООО «СибУглеМетТранс» была удовлетворена (том № 3, л. 86, абз. 4). На основании телеграммы первого заместителя начальника Октябрьской железной дороги от 08.11.2010 № НЗ1к-2/505 произведенный расчет накладных расходов в калькуляциях себестоимости ремонта грузовых вагонов по ставке 69,2% подлежал пересчету с оформлением соответствующих актов на основании запросов собственников, в том числе ООО «СибУглеМетТранс». Неправомерно

начисленные денежные средства были зачтены Октябрьской железной дорогой в счет предоплаты за ТОР вагонов собственности ООО «СибУглеМетТранс». Изменение телеграммы от 19.07.2010 № № НЗ-1/2611 произведено после возбуждения ФАС России дела № 1 10/164-10 о нарушении антимонопольного законодательства - телеграммой от 08.11.2011 № НЗ1-2/505 (том № 6; л.д. 144), в соответствии с п.3 все ВЧДЭ Октябрьской железной дороги обязаны были произвести пересчет стоимости текущего ремонта ремонта грузовых вагонов частного парка. Определение о назначении данного дела датировано ФАС России 02.11.2010 за № АГ/37828; поступило в ОАО «РЖД» 02.11.2010, что подтверждается росписью сотрудника и печатью Экспедиции Департамента управления делами № 1 ОАО «РЖД».

По данным ООО «СибУглеМетТранс» (том № 6, л.д. 82), стоимость ТОР вагона № 52922085 (забракован по трению буксового узла) с ремонтом одной колесной пары в ВЧДЭ Могоча Забайкальской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» составила 15 493, 18 руб., а стоимость аналогичного ремонта вагона № 55176002 (забракован по неисправности: тонкий гребень колесной пары) в ВЧДЭ Аппатиты Октябрьской железной дороги - 44 013, 72 руб.

Максимальная стоимость проведения участкового ремонта одной вагонной колесной пары, по информации ООО «СибУглеМетТранс» (письмо от 05.08.2010 № СУМТ-3174/08-10; л. 24, том 1), составляет от 5 344 до 7 675,1 руб. (с НДС); по данным ОАО «РЖД» (письмо от 10.09.2010 № исх-16011; л. 53, том 1), стоимость ремонта колесной пары составляет от 1 723 до 7 600 руб. за единицу в зависимости от трудоемкости работ и вида ремонта; стоимость ремонта колесной пары со сменой элементов (переформирование) — от 47 420 до 55 018 руб. в зависимости от марки цельнокатаного колеса.

Заявитель ООО «СибУглеМетТранс» указывает, что вопросы снятия разногласий по проекту типового договора на выполнение текущего отцепочного ремонта вагонов по фактическим затратам между Октябрьской железной дорогой - филиалом ОАО «РЖД» и ООО «СУМТ» затягиваются на длительное время. Предложения ООО «СУМТ» по внесению изменений в указанный проект направлялись на Октябрьскую железную дорогу еще письмом от 28.12.2010 № 5597.

Заявитель ОАО «АРХБУМ» указывает на то, что при расчете стоимости с применением распоряжения ОАО «РЖД» № 1822 стоимость (руб., без НДС) объема работ, выполненных при ТОР, оказывается выше, чем стоимость одноименных работ при проведении плановых видов ремонта (том № 3, л. 145, 152-156).

2. ОАО «РЖД» в ходе рассмотрения дела представило в Комиссию ФАС России отзыв, правовую позицию и информацию по вопросу, рассматриваемому в рамках дела № 1 10/164-10 (том дела № 1, л.д. 50-53, 76-86, том № 3, л.д. 1-87, том № 4, л.д. 1-125, том № 5, л.д. 57-64 с приложением, том № 9, л.д. 2-123, том № 11).

2.1. В своей правовой позиции ОАО «РЖД» указывает, что спорные правоотношения, связанные с исполнением и заключением договоров на предоставление услуг по выполнению работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов между ОАО «РЖД» и владельцами частных грузовых вагонов, не относятся к сфере ведения антимонопольного органа; имеют гражданско-правовой характер и поэтому подлежат рассмотрению в судебном порядке в рамках арбитражного производства.

2.2. Информирование ОАО «РЖД» владельцев частных вагонов о возможности выбора вариантов формы договора на выполнение работ по ТОР осуществляется ОАО «РЖД» через СМИ - газету «Гудок», а также путем направления собственникам

вагонов информационных писем и телеграмм по вопросу, касающемуся заключения договоров на ТОР, и т.д.

В частности, в материалах дела имеется информационное письмо Эксплуатационного вагонного депо Лоста Северной железной дороги-филиала ОАО «РЖД» от 03.02.2011 № 269, направленное в адреса собственников грузовых вагонов, в котором сообщается о прекращении с 01.02.2011 действия договоров, заключенных с Северной железной дорогой.

В письме указывается, что до заключения новых договоров работа будет осуществляться по гарантийным письмам - со 100%-ной предоплатой за ТОР и, с момента прекращения действия договоров, замена колесных пар будет рассчитываться по распоряжению ОАО «РЖД» от 01.09.2009 № 1822 р как разница ободов 10 мм, при замене колесных пар будет подкачиваться колесо с разницей ободов 10 мм.

Кроме того, обращается внимание собственников на то, что вероятность наличия в оборотном фонде депо необходимой колесной пары невелика, поэтому в гарантийных письмах требуется обязательное согласие «Подрядчика» на расчет замены колесных пар по распоряжению № 1822р или создание в депо собственного запаса колесных пар с заключением договора на их хранение.

2.3. Телеграммой ОАО «РЖД» от 13.09.2010 № исх-16185 (том № 3, л.д. 79), подписанной вице-президентом А.В. Воротилкиным и адресованной начальникам железных дорог - филиалов ОАО «РЖД», Департаменту вагонного хозяйства ОАО «РЖД» и Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов ОАО «РЖД» сообщается порядок применения распоряжения ОАО «РЖД» № 1822р при текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов:

«При производстве в эксплуатационных вагонных депо текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов частного парка применять оценку колесных пар по коэффициентам Приложения № 2 к распоряжению ОАО «РЖД» № 1822р в случае использования колесных пар, принадлежащих ОАО «РЖД», взамен неремонтнопригодных собственника.

При поступлении в текущий отцепочный ремонт грузового вагона собственника по неисправности колесной пары, требующей участкового ремонта, подкатывать под вагон колесную пару, идентичную по толщине обода, с учетом обточки 10 мм».

2.4. Стоимость ТОР грузовых вагонов зависит от объема выполняемых при ремонте работ с заменой в отдельных случаях тех или иных запасных частей подвижного состава, в том числе и таких дорогостоящих как колесные пары, боковая рама вагона, надрессорная балка и др. То есть специфика ремонта такова, что, в одном случае, требуется произвести только освидетельствование колесных пар вагона, а в другом - может потребоваться проведение полного переформирования четырех колесных пар.

2.5. Освидетельствование, ремонт с устранением неисправностей колесных пар и их формирование проводится в соответственно оборудованных пунктах и при наличии необходимого разрешения на проведение указанных работ, как это предусмотрено п.1.3. Инструкции по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию вагонных колесных пар. При этом ВЧДР ОАО «РЖД» могут находиться на значительном - до 500 км расстоянии от участка ТОР, в связи с чем имеется потребность в наличии запаса исправных колесных пар грузовых вагонов.

2.6. Согласно приобщенным к материалам дела договорам между ОАО «РЖД» и собственниками грузовых вагонов, а также пояснениям ОАО «РЖД» собственнику грузового вагона предоставляется возможность либо самостоятельно поставлять для ремонта запасные части, либо эти запчасти поставяет подрядчик; условия договора согласовываются сторонами. При замене колесных пар возможны

следующие ситуации:

- выкаченная и подкаченная колесные пары собственника и ОАО «РЖД» имеют одинаковые технические характеристики;
- в оборотном фонде идентичная колесная пара отсутствует, а у владельца отсутствует собственный запас.

2.7. В случае, когда при ТОР устанавливается колесная пара из оборотного фонда ОАО «РЖД», необходимо определить разницу между стоимостью неисправной колесной пары собственника и стоимостью колесной пары из запаса подрядчика. В целях возможности определения договорной цены приобретаемых у собственников запасных частей и обеспечения единого подхода для всех структурных подразделений ОАО «РЖД», производящих ремонт грузовых вагонов, к определению критериев оценки материальных ресурсов повторного использования издано распоряжение от 01.09.2009 № 1822р.

2.8. ОАО «РЖД» подтвердило обоснованность претензии ООО «СибУглеМет-Транс» от 30.10.2010 № СУМТ-4708/10-10, касающейся ТОР грузовых вагонов, по которым был выставлен завышенный счет по не согласованной с Заказчиком цене, а именно: в себестоимость включены накладные расходы не только по отношению к затратам, понесенным депо при ТОР, но и к стоимости ремонта колесных пар, ремонт которых был произведен не в этих депо, а на ремонтных предприятиях системы ЦДРВ ОАО «РЖД».

Указание № НЗ-1/2611 изменено телеграммой от 08.11.2010 № НЗ1к-2/505. Расчет накладных расходов по ставке 69,2% в калькуляциях себестоимости (листы 104, 108-110, 113, 116, 119, 124, 125, том 1 дела № 1 10/164-10) ТОР вагонов, принадлежащих ООО «СибУглеМетТранс», откорректирован. По фактам перерасчета подписаны акты выполненных работ, а денежные средства зачтены в счет предоплаты за ТОР вагонов этого собственника. Применение указанного процента накладных расходов правомерно к остальным видам затрат, кроме реализации запасных частей, в том числе перечисленных в приложении № 2 к распоряжению № 1882р (колесные пары, балки надрессорные и боковые рамы).

2.9. В письме ОАО «РЖД» (п. 6) от 25.07.2011 № Цют 11/776 (по доверенности; вх. ФАС России от 25.07.2011 № 42446; том № 11) указывается со ссылкой на данные, полученные из сети Интернет, что у четырех частных компаний-продавцов стоимость замены и ремонта идентичных колесных пар со сменой элементов выше по сравнению со стоимостью, устанавливаемой ОАО «РЖД» с применением для расчетов распоряжения № 1822р.

3. Комиссия рассмотрела представленные материалы, выслушала доводы, пояснения и возражения лиц, участвующих в деле, заинтересованных лиц и установила:

3.1. В соответствии с пунктом 1 статьи 17 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» железнодорожный подвижной состав, предназначенный для перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа по железнодорожным путям общего пользования, независимо от его принадлежности, должен удовлетворять требованиям соответствующих стандартов, правил и норм, а также требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ), утвержденных федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

3.2. Распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 09.03.2004 № 80р действие ПТЭ распространено на ОАО «РЖД», пунктом 2 которого установлено, что ОАО «РЖД» принимает решения по вопросам, непосредственно связанным с осуществлением ОАО «РЖД» (в качестве перевозчика) перевозочного



процесса, определением состояния, порядка обслуживания и ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», железнодорожного подвижного состава и их оборудования, а также иным вопросам.

3.3. В соответствии с положениями о железных дорогах, утвержденными президентом ОАО «РЖД» в 2010 г. (том № 4, л.д. 131-360), железные дороги - филиалы ОАО «РЖД» не являются юридическими лицами и осуществляют деятельность от имени ОАО «РЖД».

В соответствии с возложенными на железные дороги задачами в число функций железных дорог входит:

осуществление содержания, текущего и капитального ремонта, технического обслуживания и эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава (в том числе пожарных поездов) и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте; организация работы эксплуатационных вагонных депо для обеспечения в пути следования текущего содержания и технического обслуживания подвижного состава любой формы собственности и назначения в соответствии с установленными нормативами и заключенными договорами.

3.4. Согласно информации, представленной ОАО «РЖД» (письмо от 22.03.2011 № ЦЮ т 11/195 в 2011 г. (том № 4, л.д. 1), на сети железных дорог от имени ОАО «РЖД» заключены 593 договора с собственниками частного подвижного состава на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов, из них 539 - по фактическим затратам, 54 - по единой цене.

Согласно информационному письму ОАО «РЖД» от 16.12.2010 № Всоб-1/214 (том № 3, л.д. 95) доля вагонов, ремонт которых производится в ВЧДЭ ОАО «РЖД» по гарантийным письмам (том № 3, л.д. 94), составляет 35-40%. Гарантийные письма отдельно на каждый вагон направляются в ОАО «РЖД» непосредственно от собственников (арендаторов) вагонов.

При заключении договоров на выполнение работ по ТОР стороны руководствуются примерными формами договоров, утвержденными распоряжениями ОАО «РЖД»: от 25.01.2007 № 109р «Об утверждении примерной формы договора на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов» и распоряжением № 926р (п.3 распоряжения № 926р) - по единой цене. от 26.04.2011 № 926р «Об утверждении примерной формы договора на выполнение текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов» (том №.11) - по фактическим затратам (п.1 распоряжения № 926р).

3.5. В соответствии с приказом ФСТ России от 29.12.2004 № 435-т (раздел I - железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования) ОАО «РЖД» включено в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте.

3.6. В соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД», утвержденным приказом Минтранса России от 31.12.2010 № 311 (зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2011 № 20470) доходы от ТОР отнесены к доходам от ремонта подвижного состава - ремонт грузовых вагонов клиентов.

Согласно Перечню статей классификатора доходов, включенному в приказ Минтранса России от 31.12.2011 № 311, в настоящее время отсутствуют документы, регулирующие ценообразование по предоставлению услуг по текущему ремонту грузовых вагонов клиентов.

№ статьи Подраздел,

наименование статьи Документ, регулирующий  
ценообразование

06004 Текущий ремонт грузовых вагонов клиентов с отцепкой (ТР-2) -

06008 Текущий ремонт грузовых вагонов клиентов при подготовке под погрузку (ТР-1) -

3.7. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» услуги по ремонту подвижного состава, в том числе по ремонту грузовых вагонов, не отнесены к тем видам услуг, цены (тарифы) на которые регулируются государством.

3.9. В числе выводов, сделанных авторами экспертных заключений ФГОУ ВПО РАГС и ИПЕМ, представленных на рассмотрение Комиссии, содержатся выводы с предложениями о введении государственного тарифного регулирования цен на выполнение работ по ТОР грузовых вагонов.

Вопрос, касающийся регулирования цен на ТОР в рамках дела № 10/164-10 не рассматривался; материалы экспертных заключений Комиссией ФАС России не использовались при выработке решения по данному делу.

3.10. Согласно заявлениям и обращениям, поступившим в ФАС России по рассматриваемому делу, начиная со II полугодия 2010 г., отмечается существенное увеличение стоимости выполнения работ по текущему отцепочному ремонту частных грузовых вагонов на производственных мощностях ОАО «РЖД».

3.11. Ввиду необходимости поддержания парка частных грузовых вагонов в эксплуатационно надежном состоянии, не исключено, что собственники частных вагонов оказываются вынужденными заключать договоры, направляемые стороной, занимающей доминирующее положение на товарном рынке - в лице ОАО «РЖД», на не выгодных для себя условиях, таких как неправомерное завышение стоимости ТОР по отдельным элементам калькулируемых затрат, или когда в калькуляцию стоимости ВЧДЭ ОАО «РЖД» включается различный процент рентабельности - в зависимости от того, кто является собственником грузового вагона: хозяйствующий субъект, входящий либо не входящий в одну группу лиц с ОАО «РЖД», о чем свидетельствует выборочное сравнение калькуляций, имеющих в материалах дела и представленных ОАО «РЖД» и заявителем по делу № 1 10/164-10:

Рентабельность в калькуляциях стоимости текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов

для организаций, входящих

в одну группу лиц

с ОАО «РЖД» организаций, не входящих в одну  
группу лиц с ОАО «РЖД»

наименование

%

рентабельности дата

калькуляции \* №№

вагона

собственника

железной

дороги ВЧДЭ

ОАО «Вторая грузовая компания» (ОАО «ВГК»)

15%

(приложение № 3 к договору с ОАО «ВГК» от 31.12.2010 № 1508; том № 5, л.д. 33) ООО «СибУглеМетТранс» - заявитель

\* калькуляции (том № 11)

Северная Лоста

35,00% 02.03.2011

52342342

35,00% -»- 55175988

35,00% -»- 52342714

35,00% -»- 52209350

35,00% 25.02.11 55198584

35,00% -»- 55172522

35,00% 18.02.11 53115788

35,00% 28.02.11 54173026

35,00% 18.02.11 55161442

35,00% -»- 56337504

35,00% 18.07.11 55198451

Забайкаль- ская Карым-ская 35,00% 27.07.11 54830047

Краснояр-ская Абакан 35,00% 06.07.11 55197891

Западно-

Сибирская Белово 35,00% 24.07.11 55153944

Куйбышевская Кинель 35,00% 30.07.11 52945359

Таким образом, при калькулировании стоимости выполнения работ на текущий отцепочный ремонт в ВЧДЭ ОАО «РЖД» для ООО «СибУглеМетТранс» в 2011 г. применялся более высокий уровень рентабельности по сравнению с уровнем рентабельности, включаемым в стоимость этого вида ремонта для ОАО «Вторая грузовая компания», входящего в одну группу лиц с ОАО «РЖД» (35% - для заявителя и 15% - для ОАО «ВГК»).

Другие калькуляции стоимости ТОР, представленные представителем ОАО «РЖД» (по доверенности) письмом от 25.07.2011 № ЦЮт 11/776 (том № 11), для сторонних организаций – промышленных предприятий и др., не входящих в одну группу лиц с ОАО «РЖД» «РЖД», в 2009-2010 гг. также подтверждают применение уровня рентабельности в размере 35%.

Согласно п. 8 ст. 4 Закона о защите конкуренции дискриминационные условия – это условия доступа на товарный рынок, условия производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами.

Таким образом, применение ОАО «РЖД» различных уровней рентабельности при установлении стоимости ТОР вагонов собственности хозяйствующих субъектов, входящих в одну группу лиц с ОАО «РЖД», и иных собственников грузовых вагонов создает для последних (не входящих в одну группу лиц с ОАО «РЖД») дискриминационные условия.

Ввиду того, что доля сторонних ремонтных предприятий в общем количестве отремонтированных в 2010 г. текущим отцепочным ремонтом грузовых вагонов, составила лишь 5,4%, соответственно на производственных мощностях - 94,6%, у владельцев частных вагонов в большинстве случаев отсутствует реальная

альтернатива осуществить ТОР в иных специализированных организациях, помимо предприятий ОАО «РЖД». Поэтому владельцы частных вагонов вынуждены принимать условия, предлагаемые ОАО «РЖД», и фактически в период между плановыми видами ремонтов стоимость работ по поддержанию грузовых вагонов в технически исправном состоянии находится в зависимости решений, принимаемых ОАО «РЖД», являющимся владельцем инфраструктуры.

3.12. Комиссией установлено, что форма калькуляции на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (приложение к форме договора к распоряжению ОАО «РЖД» от 25.01.2007 № 109р «Об утверждении примерной формы Договоров на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов»; том № 3, л.д. 5) составлена таким образом, что затраты на маневровую работу, связанную с подачей (уборкой) вагонов на (с) пути необщего пользования (далее - затраты на маневровую работу) включены в стоимость ТОР, что не соответствует разъяснению, данному в письме от 28.09.2010 № 2906 «О ценообразовании на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов» (том № 7, л.д. 133-135) Департамента планирования и бюджетирования ОАО «РЖД» (далее - ЦЭУБ ОАО «РЖД»), а именно: затраты на маневровую работу не должны включаться в себестоимость единицы продукции и на них не должна начисляться рентабельность.

Приобщенные к материалам дела калькуляции свидетельствуют о том, что это не всегда соблюдается: калькуляция стоимости ТОР грузового вагона собственности и взятых в аренду компаниями-операторами по Свердловской железной дороге к действующему договору от 24.12.2007 № НЮ-6/08 между Свердловской железной дорогой и ООО «СибУглеМетТранс» на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (том № 9, л.д. 105); то же - в калькуляции к действующему договору между Приволжской железной дорогой - филиалом ОАО «РЖД» и ООО «СибУглеМетТранс» от 13.12.2006 № 4116/06 (том № 9, л.д. 98). В результате начисления рентабельности на маневровую работу имеет место неправомерное увеличение стоимости ТОР частных вагонов.

3.13. Кроме того, не все структурные подразделения ОАО «РЖД», выполняющие ТОР, соблюдают порядок начисления накладных расходов при установлении цены на ТОР - в части прямых затрат, как это выявлено по ВЧДЭ Октябрьской железной дороги, а именно:

при ТОР, исходя из фактического состояния отдельных запасных частей производится их ремонт или замена (как на новые, так и на отремонтированные, не принадлежащие собственнику). Стоимость запасных частей таких как: колесная пара, рама боковая, балка надрессорная должны предъявляться отдельно без включения в калькуляцию в статью материальные затраты по полной учетной цене, если запасная часть отремонтирована, и по цене приобретения с транспортно-заготовительными расходами, если устанавливается новая запасная часть. В письме ЦЭУБ ОАО «РЖД» от 28.09.2010 № 2906 содержится разъяснение о том, что «накладные расходы, включаемые в калькуляцию, должны быть того производственного подразделения, которое осуществляет непосредственно работы по ремонту. . .». Однако отдельные калькуляции, приобщенные к материалам дела свидетельствуют о том, что указанный порядок не всегда соблюдается. Соблюдение основных принципов распределения расходов с учетом мест возникновения затрат (МВЗ) при калькулировании по элементам затрат стоимости на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту частных грузовых вагонов должно обеспечиваться в соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО

«РЖД», утвержденным приказом Минтранса России от 31.12.2010 № 311 (зарегистрировано в Минюсте России от 12.04.2011 № 20470).

С учетом изложенного, указанные выше действия ОАО «РЖД» являются нарушением пункта 8 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции как хозяйствующего субъекта, занимающего доминирующее положение, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 48, частью 1 статьи 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия ФАС России

#### РЕШИЛА:

1. Признать открытое акционерное общество «Российские железные дороги» нарушившим пункт 8 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» путем создания дискриминационных условий владельцам грузовых вагонов, принадлежащих им на праве собственности, аренды или ином праве, при предоставлении им на производственных мощностях ОАО «РЖД» услуг по текущему отцепочному ремонту этого подвижного состава.

2. Выдать ОАО «РЖД» предписание о прекращении нарушения пункта 8 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции

Председатель Комиссии А.Н. Голомолзин

Члены Комиссии И.И. Романенкова  
Д.В. Голополосов

М.Ю. Кот

Л.М. Кружечкина

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия.

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа частью 2 статьи 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

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

#### ПРЕДПИСАНИЕ по делу № 1 10/164-10

3 августа 2011 г. г. Москва

Комиссия Федеральной антимонопольной службы по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее — Комиссия) в составе: Голомолзина А.Н., председателя Комиссии, заместителя руководителя ФАС России, Романенковой И.И., начальника отдела судебной работы Правого управления, Голополосова Д.В., начальника отдела железнодорожного транспорта, Кот М.Ю., консультанта Правового управления, Кружечкиной Л.М.,

ведущего эксперта отдела железнодорожного транспорта Управления контроля транспорта и связи,  
руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании своего решения от 29 июля 2011 г. по делу № 1 10/164-10 о нарушении открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» (далее — ОАО «РЖД») (107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2), пункта 8 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»),

#### ПРЕДПИСЫВАЕТ:

##### 1. ОАО «РЖД»:

1.1. С даты получения настоящего предписания прекратить нарушение пункта 8 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части совершения действий, в результате которых создаются дискриминационные условия хозяйствующим субъектам, являющимся владельцами грузовых вагонов, принадлежащих им на праве собственности, аренды или ином праве и не входящим в одну группу лиц с ОАО «РЖД», при предоставлении на производственных мощностях ОАО «РЖД» услуг по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов.

1.2. С даты получения настоящего предписания обеспечивать установление уровня стоимости текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов частного парка не выше уровня стоимости (по элементам/статьям затрат, включаемым в калькуляции стоимости ремонта), при проведении аналогичных работ при ремонте вагонов, принадлежащих лицам, входящим в одну группу лиц с ОАО «РЖД».

1.3. В срок до 15.11.2011 внести изменение в форму калькуляции на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов (приложение к форме договора к распоряжению ОАО «РЖД» от 25.01.2007 № 109р «Об утверждении примерной формы Договоров на выполнение работ по текущему ремонту грузовых вагонов») в целях соблюдения основных принципов распределения расходов с учетом мест возникновения затрат при калькулировании по элементам затрат стоимости на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту частных грузовых вагонов в соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденным приказом Минтранса России от 31.12.2010 № 311 (зарегистрировано в Минюсте России от 12.04.2011 № 20470).

2. О выполнении настоящего предписания письменно сообщить в ФАС России в срок до 01.12.2011 (с приложением доказательств его исполнения).

Председатель Комиссии А.Н. Голомолзин

Члены Комиссии И.И. Романенкова

Д.В. Голополосов

М.Ю. Кот

Л.М. Кружечкина

Предписание может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его выдачи.

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного предписания антимонопольного органа частью 2 статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Привлечение к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, не освобождает от обязанности исполнить предписание антимонопольного органа.