

Управление Федеральной антимонопольной службы
по республике Коми

РЕШЕНИЕ

Сыктывкар

г.

№ 02-01/3958

ОАО «РЖД»

Новая Басманная ул., д. 2,

г. Москва, 107174

ООО «Транспортная компания

Магистраль Санкт-Петербург»

Маленковская ул., д. 14, корп. 3,

пом. 4, г. Москва, 107113

Резолютивная часть решения оглашена: 20.05.2019

В полном объеме решение изготовлено: 28.05.2019

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Коми по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: <...> – заместителя руководителя Управления – начальника отдела контроля рекламы и недобросовестной конкуренции, председателя Комиссии, <...> – начальника отдела Управления, <...> – главного специалиста-эксперта отдела Управления, членов Комиссии,

рассмотрев дело № А 12-09/18 по признакам нарушения ОАО «Российские железные дороги» (ИНН 7708503727), адрес места нахождения: 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2, части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

при участии:

<...> – представителя ОАО «РЖД» по доверенности от 17.08.2016 № 326-ДЮ,

<...> – представителя ОАО «РЖД» по доверенности от 12.01.2018 № СЕВ НЮ-1/Д,

в отсутствие представителя ООО «ТК Магистраль С-Петербург», надлежащим образом уведомленного о месте и времени рассмотрения настоящего дела,

УСТАНОВИЛА:

Настоящее дело возбуждено Приказом Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Коми № 186 от 19.09.2018 в отношении ОАО «РЖД».

Основанием для возбуждения дела послужило заявление ООО «Транспортная компания Магистраль Санкт-Петербург» от 16.05.2016 (вх. № 1425э от 16.05.2016), в котором указывалось, что ОАО «РЖД», пользуясь своим монопольным положением на рынке железнодорожных перевозок, необоснованно взимает плату за въезд автомобильного транспорта на перрон при получении груза с поезда на вокзале г. Инта.

По результатам рассмотрения материалов антимонопольного дела № А 12-09/18 Комиссией Коми УФАС России установлено следующее.

В соответствии с ч. 1 ст. 10 Закона 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.

Для квалификации действий хозяйствующего субъекта по статье 10 Закона о защите конкуренции необходимо, чтобы на соответствующем товарном рынке он занимал доминирующее положение, совершил действия (бездействие), характеризующиеся как злоупотребление этим положением,

и это привело (создало угрозу) к ограничению конкуренции и (или) ущемлению интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

В соответствии с ч. 5 ст. 5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

В соответствии с п. 1.3 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного Приказом ФАС России от 28.04.2010 N 220 (далее – Порядок № 220), по делам, возбужденным по признакам нарушения статьи 10 Закона о защите конкуренции, субъектом естественной монополии на рынке, функционирующем в условиях естественной монополии, анализ состояния конкуренции на товарном рынке должен включать следующие этапы:

а) определение временного интервала исследования товарного рынка;

б) определение продуктовых границ товарного рынка, которое производится согласно сферам деятельности субъектов естественных монополий, указанных в пункте 1 статьи 4 Федерального закона от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях";

в) определение географических границ товарного рынка.

Учитывая обстоятельства, изложенные в заявлении, послужившем основанием для возбуждения настоящего дела, а также материалы настоящего дела, Комиссия приходит к выводу, что временным интервалом, указанным в п. 1.3 Порядка № 220, применительно к рассматриваемому делу будет являться 2016 год.

В соответствии со ст. 4 Закона о защите конкуренции:

товар - объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот;

взаимозаменяемые товары - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях);

товарный рынок - сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее - определенный товар), 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.

В соответствии с п. 4.7 Порядка № 220 в сфере услуг субъектов естественных монополий географические границы товарных рынков определяются с учетом особенностей, предусмотренных законодательством Российской Федерации, предоставления этих услуг на соответствующих товарных рынках, в том числе на основании одного или нескольких критериев:

- административно-территориального критерия (территория Российской Федерации, территория федерального округа Российской Федерации, территория экономических районов Российской Федерации, территория субъекта Российской Федерации, территория (района, города, пгт, иное) субъекта Российской Федерации);
- организационного критерия (территория деятельности хозяйствующего субъекта, территория деятельности филиала хозяйствующего субъекта);
- технологического критерия (наличие и расположение технологической инфраструктуры (сетей), включая доступ к инфраструктуре и ее использованию (подключение к сетям)).

В соответствии со ст. 4 Федерального закона «О естественных монополиях» услуги в транспортных терминалах отнесены к сфере деятельности субъектов естественных монополий.

Транспортный терминал – пункт, на котором осуществляется сдача-приемка грузов. Транспортным терминалом является также железнодорожная станция.

В транспортных сетях терминал – это пункт посадки/высадки пассажиров, погрузки/выгрузки грузов.

В соответствии с распоряжением Правительства Москвы от 01.09.2005 № 1699-РП «Об одобрении концепции строительства транспортно-пересадочных узлов в городе Москве и утверждении перечня первоочередных транспортно-пересадочных узлов, терминал транспортно-пересадочного узла (или транспортно-пересадочное устройство) (далее - терминал или ТПУ) - специально создаваемые одно или несколько сооружений в транспортно-пересадочном узле, предназначенные для:

- оптимизации пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их;
- размещения необходимой протяженности фронта посадки на наземные виды транспорта;

- создания комфортных условий для пассажиров, ожидающих наземный транспорт.

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее также – Устав) железнодорожная станция - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению, обгону поездов, операции по обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа, грузобагажа, а при развитых путевых устройствах выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

В соответствии с п. 4 Положения о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД», утвержденного приказом ОАО «РЖД» от 07.11.2008 N 150, вокзал - совокупность станционных зданий, сооружений и обустройств, необходимых для обслуживания пассажиров и предоставления им сопутствующих платных услуг и расположенных на одной железнодорожной станции (пассажи́рском остано́вочном пункте), а именно:

здание вокзала (пассажи́рское здание, павильо́н);

пассажи́рские платформы (перро́ны) с навесами и без них;

переходы через железнодорожные пути в одном либо в разных уровнях (переходные тоннели, конкорсы, мосты и другие);

малые архитектурные формы, в том числе стационарные торговые киоски;

привокза́льная пло́щадь (соору́жение).

Согласно определению, указанному в Рекомендациях по проектированию вокзалов (Общероссийским строительным каталогом присвоен номер МДС 32-1.2000), перрон - часть территории пассажирской железнодорожной станции, предназначенная для посадки и высадки пассажиров, стоянки и маневров соответствующих транспортных средств, а также погрузки или разгрузки багажа, почты и т.п.

Согласно свидетельству о государственной регистрации права от 27.02.2010 серия <...> АА № 660330 платформа боковая низкая, назначение: нежилое, площадь застройки 2790,6 кв. м., инв. № 87:415:002:200 134, лит. П, адрес объекта: Республика Коми, пгт. Верхняя Инта, ул. Матросова, д. 3, сооружение 1 является собственностью ОАО «РЖД». Платформа примыкает к железнодорожному вокзалу и является частью железнодорожной станции г. Инта.

В связи с вышеизложенным, продуктовыми границами рассматриваемого товарного рынка будут являться услуги в транспортных терминалах,

географическими границами – железнодорожная станция г. Инта.

Таким образом, ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии в сфере услуг в транспортных терминалах, следовательно, в силу ч. 5 ст. 5 Закона о защите конкуренции занимает доминирующее положение на товарном рынке услуг в транспортном терминале – железнодорожной станции г. Инта.

Согласно возражениям ОАО «РЖД» на заключение Коми УФАС России об обстоятельствах дела от 04.03.2019 № 02-01/1560 (далее – Возражения ОАО «РЖД» на заключение), направленным письмом от 11.04.2019 № 1665/РДЖВСев (вх. № 2033 от 16.04.2019), имеющимся в материалах антимонопольного дела, вывод антимонопольного управления о доминирующем положении ОАО «РЖД» на товарном рынке услуг в транспортном терминале – железнодорожной станции г. Инта не обоснован и не подтвержден материалами дела, поскольку само понятие транспортного терминала не определено действующим законодательством.

Комиссия, изучив указанный довод ОАО «РЖД», считает его не обоснованным, поскольку достаточных доказательств, опровергающих выводы антимонопольного органа, ОАО «РЖД» не приведено. Кроме того, позиция антимонопольного органа по аналогичным обстоятельствам дела была подробно изучена и подтверждена судами 3 инстанций по судебным делам № А29-7200/2012, № А29-2177/2017.

Как следует из ст. 1 Устава железнодорожного транспорта Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования (далее – железнодорожный транспорт) и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг.

Действие настоящего Устава распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования.

В соответствии со статьей 2 Устава места общего пользования - крытые и открытые склады, а также участки, специально выделенные на территории

железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа, грузобагажа пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Таким образом, перрон (платформа) как часть железнодорожной станции, исходя из его предназначения, является местом общего пользования.

Согласно статье 21 Устава погрузка грузов, грузобагажа в вагоны, а также выгрузка из них в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями).

Расходы перевозчиков, в том числе расходы, связанные с подачей и уборкой вагонов, контейнеров, погрузкой и выгрузкой грузов, грузобагажа, выдачей санитарных паспортов, хранением грузов и контейнеров, а также плата за пользование вагонами и контейнерами и другие возникшие в связи с выполнением этих работ по инициативе или указанию таможенных органов либо иных органов государственного контроля (надзора) расходы возмещаются за счет грузоотправителей, грузополучателей (статья 22 Устава).

В соответствии с п. 1 ст. 8 Федерального закона от 10.01.2003 N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Закон о железнодорожном транспорте) 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.

Указанные тарифы, сборы и плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте.

Согласно п. 2 ст. 8 Закона о железнодорожном транспорте тарифы, сборы и плата на железнодорожном транспорте, не регулируемые в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, устанавливаются на договорной основе и контролируются государством в соответствии с законодательством о конкуренции и об ограничении монополистической деятельности на товарных рынках.

Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 N 47-т/5 утвержден Прейскурант N 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (далее – Тарифное руководство), который определяет тарифы:

- на перевозки грузов, выполняемые ОАО «РЖД» по инфраструктуре

железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД» (далее - инфраструктура ОАО «РЖД»);

- на услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД».

Указанные тарифы применяются на всех участках инфраструктуры ОАО «РЖД» широкой и узкой колеи, принятых в постоянную эксплуатацию, являются обязательными и едиными для всех пользователей услугами ОАО «РЖД».

Согласно п. 1.6. Тарифного руководства тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами включают:

платы за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка, а также собственных (арендованных) вагонов с локомотивом ОАО «РЖД»;

платы за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» при пробеге поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов;

платы за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» при пробеге своим ходом отдельных собственных (арендованных) локомотивов;

платы за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка с собственным (арендованным) локомотивом;

другие платы и сборы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые ОАО «РЖД», обозначенные в настоящем Тарифном руководстве.

В соответствии с п. 1.16. Тарифного руководства в тарифы, указанные в настоящем Тарифном руководстве, по начально-конечным операциям, входят такие виды работ и услуг, как прием к отправлению (включая проверку правильности погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе) и выдача грузов, а также оформление перевозочных документов железнодорожной станцией.

Приказом ФСТ России от 27.07.2010 № 156-т/1 утвержден перечень работ (услуг), выполняемых регулируемой организацией-владельцем инфраструктуры, затраты по которым учтены в тарифах на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках пассажиров, багажа, грузобагажа, пробеге пассажирских вагонов, багажных вагонов и специализированного подвижного состава. В данный перечень включено предоставление путей общего пользования, других объектов инфраструктуры, обеспечивающих продвижение поездов перевозчика по инфраструктуре регулируемой организации – владельца инфраструктуры в соответствии с утвержденным

расписанием движения пассажирских поездов (включая текущее обслуживание, текущий и капитальный ремонт пути и других объектов инфраструктуры в местах общего пользования). Перрон же является местом общего пользования.

В соответствии с Указанием Министерства путей сообщения РФ № И-583у от 01.07.2002 утвержден примерный Перечень работ (услуг) (далее – Перечень), оказываемых сторонним организациям и населению, учитываемых в составе прочих видов хозяйственной деятельности железных дорог и ремонта подвижного состава.

Из пункта 11 Перечня следует, что услуга по въезду (выезду) на места общего пользования железнодорожных станций автомобильного подвижного состава, оказываемая сторонним организациям и гражданам, является платной, если въезд на места общего пользования не связан с приемом и выдачей грузов.

Приказом МАП России от 27.06.2000 № 477 утвержден примерный перечень работ и услуг, которые выполняются железными дорогами по просьбам грузоотправителей, грузополучателей, цены на которые не указаны в тарифном руководстве. Согласно п. 31 перечня к таким услугам относится въезд (выезд) на места общего пользования железнодорожных станций автомобильного подвижного состава, если это не связано с приемом и выдачей грузов.

На основании вышеизложенного, установление платы за въезд на перрон (платформу) как место общего пользования железнодорожных станций возможно, если это не связано с приемом и выдачей грузов.

Приказами Северной региональной дирекции железнодорожных вокзалов - структурного подразделения Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» от 30.12.2014 № 506, от 20.03.2015 № 179, от 29.06.2015 № 315, от 06.10.2015 № 439, от 02.09.2016 № 449 утвержден перечень дополнительных услуг с установлением соответствующего тарифа:

- Предоставление пассажирских платформ и перронов железнодорожных вокзалов – 1 заезд (1 автомобиль с грузоподъемностью до 3 тонн) – 500 руб.;
- Предоставление пассажирских платформ и перронов железнодорожных вокзалов для погрузки и выгрузки в собственные (арендованные) вагоны – 1 заезд (1 автомобиль с грузоподъемностью до 3 тонн) – 700 руб.;
- Предоставление пассажирских платформ и перронов железнодорожных вокзалов для погрузки и выгрузки в собственные (арендованные) вагоны – 1 заезд (1 автомобиль с грузоподъемностью от 3 до 5 тонн) – 1000 руб.

Комиссией установлено, что между ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» и ООО «Магазин № 34» заключен договор оказания услуг

№ 58 по перевозке груза от 10.01.2016. Как следует из материалов антимонопольного дела, 23.01.2016, 11.09.2016 ООО «Магазин № 34» оплачивало ОАО «РЖД» заезд автомобиля на перрон железнодорожного вокзала г. Инта, что подтверждается товарными чеками и квитанциями разных сборов от 23.01.2016, от 11.09.2016 с печатями ОАО «РЖД». Как следует из пояснений ООО «Магазин № 34», въезд на перрон железнодорожного вокзала г. Инта был связан с получением груза.

Между ООО «ТК Магистраль СПб» и ФГУП «Почта России» заключен договор № 3-23-14 от 31.12.2014 на предоставление услуг по перевозке крупногабаритных почтовых отправок, согласно п. 1.1 которого ФГУП «Почта России» оказывает ООО «ТК Магистраль СПб» услуги перевозки почтовых отправок почтовым железнодорожным транспортом.

Между ФГУП «Почта России» и АО «ФПК» заключен договор № ПД-329-14/ФПК-14-462/1 от 22.12.2014, в соответствии с п. 1.1 договора АО «ФПК» осуществляет перевозку повагонными отправками почтовых вагонов ФГУП «Почта России», включенных в составы скорых, пассажирских и почтово-багажных вагонов.

Таким образом, ФГУП «Почта России» оказывает ООО «ТК Магистраль СПб» услуги перевозки повагонными отправками почтовых вагонов, включенных в составы скорых, пассажирских и почтово-багажных поездов формирования АО «ФПК».

Между ОАО «РЖД» (Владелец инфраструктуры) и АО «ФПК» (Перевозчик) заключен договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования от 31.03.2010 № 252 (далее – договор № 252).

Согласно п. 1.1 договора № 252 Владелец инфраструктуры обязуется оказывать Перевозчику услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах дальнего следования на условиях настоящего договора.

В соответствии с п. 1.2 договора № 252 Владелец инфраструктуры оказывает Перевозчику услуги, в том числе предоставление Перевозчику права на использование железнодорожных путей общего пользования, объектов, зданий, сооружений, оборудования и инвентаря (вокзалы, пассажирские и иные станционные здания, остановочные платформы, перроны), принадлежащих Владельцу инфраструктуры и необходимых для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

Как следует из представленных письмом ООО «Магазин № 34» от 21.12.2018 (вх. № 243 от 21.01.2019) в материалы настоящего антимонопольного дела пояснений, на основании заключенного между ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» и ООО «Магазин № 34» договора оказания услуг

№ 58 по перевозке груза от 10.01.2016, ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» организовывало и осуществляло перевозку груза из Санкт-Петербурга до станции Инта в почтовом вагоне в составе пассажирского поезда № 388, следовавшего через станцию Инта транзитом.

Согласно пояснениям ООО «Магазин № 34» доставка грузов в транзитном почтовом вагоне быстрее, регулярнее, организованней, мобильнее, сохранность груза надежнее, что очень важно для розничной торговли.

Как следует из пояснений ООО «Магазин № 34, услугой платного въезда на перрон железнодорожного вокзала г. Инта ООО «Магазин № 34» пользовалось 2 раза, оплата производилась через кассу дежурному по вокзалу по чеку с выпиской квитанции за въезд на перрон.

В соответствии с представленными ООО «Магазин № 34» в материалы настоящего антимонопольного дела квитанциями формы РС-97м товарными чеками, въезд автотранспорта ООО «Магазин № 34» на перрон железнодорожного вокзала Инта осуществлялся 23.01.2016 и 11.09.2016. Согласно представленным документам плата за въезд на перрон автотранспорта ООО «Магазин № 34» составила 700 и 1000 руб. соответственно.

Таким образом, при въезде на перрон (платформу) железнодорожного вокзала г. Инта автомобильного транспорта грузополучателей с целью получения груза, прибывшего в поездах АО «ФПК», у которого заключен с ОАО «РЖД» договор использования инфраструктуры, в том числе перронов железнодорожных вокзалов, ОАО «РЖД» взимало плату за въезд на перрон вокзала.

Согласно возражениям ОАО «РЖД» на заключение об обстоятельствах дела, в материалах антимонопольного дела отсутствуют перевозочные документы, подтверждающие, что ООО «Магазин № 34» 23.01.2016 и 11.09.2016 получало какой-либо грузобагаж (груз) на станции Инта.

В соответствии с указанными в письме от 11.0.2019 (вх. № 140 от 15.01.2019) пояснениями ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб», которое оказывало ООО «Магазин № 34» услуги по перевозке груза на основании договора № 58 от 10.01.2016, груз (грузобагаж) для доставки в адрес ООО «Магазин № 34» в г. Инта передавался сотрудникам ФГУП «Почта России», сопровождающим почтовый вагон. Почтовые работники и производят выдачу груза.

Как следует из раздела 4 договора № 58 от 10.01.2016, оплата по договору производится ООО «Магазин № 34» после выставления ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» счета на оплату.

Как следует из материалов настоящего антимонопольного дела, ООО «Магазин № 34» 23.01.2016, 11.09.2016 оплачивало заезд на перрон вокзала

Инта автомобильного транспорта на сумму 700 руб. и 1000 руб.

В материалах антимонопольного дела имеется счет № 71 от 21.01.2016 на оплату перевозки груза из Санкт-Петербурга до Инты на сумму 7189 руб. с НДС, выставленный ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» в адрес ООО «Магазин № 34». Также ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» 25.01.2016 выставило в адрес ООО «Магазин № 34» счет-фактуру № 78 от 25.01.2016 на сумму 7189 руб. с НДС на оплату перевозки груза из Санкт-Петербурга до Инты, между сторонами составлен акт № 78 от 25.01.2016 об оказании услуг перевозки груза из Санкт-Петербурга до Инты на сумму 7189 руб. с НДС.

Также ООО «Транспортная компания Магистраль С-Пб» 13.09.2016 выставило в адрес ООО «Магазин № 34» счета-фактуры № 1807 и № 1813 на сумму 1558 руб. с НДС и 9880 руб. с НДС соответственно на оплату перевозки груза из Санкт-Петербурга до Инты, между сторонами составлены акты № 1807 и № 1813 от 13.09.2016 об оказании услуг перевозки груза из Санкт-Петербурга до Инты на сумму 1558 руб. с НДС и 9880 руб. с НДС соответственно.

Кроме того, из письменных пояснений ООО «Магазин № 34» следует, что заезд автомобильного транспорта на перрон вокзала был связан с получением прибывшего груза.

При таких обстоятельствах, Комиссия приходит к выводу, что заезд автомобильного транспорта ООО «Магазин № 34» на перрон вокзала Инты 23.01.2016 и 11.09.2016 был вызван именно необходимостью получения прибывшего почтовым вагоном груза ООО «Магазин № 34».

Из пояснений ОАО «РЖД» представленных письмом от 04.07.2016 № 2755/08-08 (вх. № 3456 от 07.07.2016), следует, что для грузополучателей (грузоотправителей) имеется возможность подъезда на автомобильной технике к путям № 26 станции Инта, Общество не взимает плату за въезд автотранспорта к путям № 26 станции Инта.

Комиссия, изучив указанный довод Общества, установила следующее.

Железнодорожная станция Инта является транзитной станцией, соответственно, транзитные вагоны грузоотправителей в составе АО «ФПК» не отправлялись на пути № 26 для разгрузки. Как следует из материалов дела, в том числе пояснений ОАО «РЖД», ранее погрузка (выгрузка) грузобагажа с транзитных вагонов осуществлялась на перроне железнодорожного вокзала. Также ОАО «РЖД» в письме от 26.10.2018 № 4858/РДЖВСев (вх. № 5099 от 29.10.2019) пояснило, что с 2017 года допуск на перрон станции имеют только специализированные автомашины (технологический транспорт для обеспечения перевозочного процесса и оперативные экстренные службы).

Таким образом, грузополучатели, чей грузобагаж следует в транзитных

вагонах, не имеют возможности получать грузобагаж на путях № 26 станции Инта, куда въезд автотранспорта может осуществляться бесплатно.

Комиссией из материалов антимонопольного дела установлено, что до 01.01.2017 въезд на перрон железнодорожного вокзала г. Инта для всех хозяйствующих субъектов – грузополучателей осуществлялся согласно прејскуранта с выдачей чеков или квитанций РС-97м.

Довод ОАО «РЖД» о необоснованности применения в широком смысле понятий груз и грузобагаж, Комиссией отклоняются, поскольку груз - это объект, подлежащий транспортированию, поэтому в широком смысле грузобагаж также является грузом.

Поэтому, согласно Перечню, пунктом 11 которого предусмотрено, что услуга по въезду (выезду) на места общего пользования железнодорожных станций автомобильного подвижного состава, оказываемая сторонним организациям и гражданам, является платной, если въезд на места общего пользования не связан с приемом и выдачей грузов, речь идет именно о грузе как об объекте, подлежащим транспортированию.

Из содержания Постановления ФАС Дальневосточного округа от 11.03.2008 № Ф03-А73/08-2/441, Постановления ФАС Волго-Вятского округа от 11.07.2013 по делу № А29-7200/2012, Постановления ФАС Волго-Вятского округа от 27.08.2018 по делу № А29-2177/2017 следует, что п. 11 Перечня, утвержденного Указанием Министерства путей сообщения РФ № И583у от 01.07.2002, применяется и в случае осуществления перевозки грузобагажа в багажных вагонах в составе почтово-багажных поездов, и, соответственно, приема и выдачи грузобагажа. Доказательств обратного в рамках рассмотрения антимонопольного дела ОАО «РЖД» не представило.

Доводы ОАО «РЖД» о том, что затраты на содержание перрона железнодорожного вокзала г. Инта, возникающие в результате въезда на перрон автомобильного транспорта грузополучателей (грузоотправителей) не учтены в утвержденных тарифах, противоречат выводам судов по делу № А29-7200/2012, № А29-2177/2017 о формировании тарифов на услуги по использованию инфраструктуры ОАО «РЖД», а также положениям договора № 252, регулирующего предоставление ОАО «РЖД» (Владельца инфраструктуры) АО «ФПК» как Перевозчику на возмездной основе права на использование железнодорожных путей общего пользования, объектов, зданий, сооружений, оборудования и инвентаря (вокзалы, пассажирские и иные станционные здания, остановочные платформы, перроны), принадлежащих Владельцу инфраструктуры и необходимых для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа.

В соответствии с действующим законодательством въезд (выезд) на места общего пользования железнодорожных станций автомобильного подвижного состава, является платным, если въезд на места общего пользования не связан с приемом и выдачей грузов. По этой же причине Комиссией

отклоняется довод Общества о том, что отсутствуют какие-либо нормативно-правовые акты, которые бы разрешали въезд автомобильного транспорта на перрон железнодорожного вокзала. Кроме того, Комиссия полагает, что в случае наличия запрета на въезд автомобильного транспорта на перрон железнодорожного вокзала на законодательном уровне, предоставление такой услуги на платной основе противоречило бы законодательству.

На заседании Комиссии 20.05.2019 представитель ОАО «РЖД» по доверенности <...> пояснила, что, согласно пояснениям Министерства транспорта РФ от 22.04.2019 № Д7/8843-ис (вх. № 2353 от 30.04.2018), Указания Министерства путей сообщения РФ № И-583у от 01.07.2002 для целей ведения управленческого учета доходов и расходов, а также планирования перевозочной деятельности не применяются.

Рассмотрев указанный довод представителя ОАО «РЖД» по доверенности <...>, Комиссия считает его необоснованным, поскольку, как следует из пояснений Министерства путей сообщения РФ, указанные Указания Министерством, что не свидетельствует об их отмене или о том, что ОАО «РЖД» может не учитывать положения Указаний при осуществлении своей деятельности на товарном рынке, на котором оно занимает доминирующее положение.

В связи с вышеизложенным, Комиссия, изучив материалы настоящего дела, оценив в совокупности представленные сторонами доказательства, пришла к выводу, что въезд на перрон (платформу) железнодорожной станции г. Инта автомобильного транспорта грузополучателей (грузоотправителей), у которых грузобагаж прибывает на станцию Инта (которые загружают грузобагаж для отправки) в вагонах (-ы), не отцепляемых от состава и выставляемых на железнодорожные пути № 26 станции Инта (транзитных вагонах), связан с выдачей (получением) грузобагажа (груза). Въезд на перрон (платформу) железнодорожного вокзала г. Инта автотранспортом в данном случае для грузополучателей (грузоотправителей) является вынужденным.

При таких обстоятельствах взимание ОАО «РЖД» платы за въезд автомобильного транспорта на перрон (платформу) с таких грузополучателей (грузоотправителей), который вызван с выдачей (получением) грузобагажа (груза), не обосновано.

Согласно части 1 статьи 10 Закона 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.

Согласно абзацу 2 части 1 статьи 10 ГК РФ не допускается использование гражданских прав в целях злоупотребления доминирующим положением на рынке.

Согласно Постановлению Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.06.2008 № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением Арбитражными судами антимонопольного законодательства» исходя их системного толкования положений статей 3 и 10 Закона о защите конкуренции для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления доминирующим положением, необходимо доказать, что хозяйствующий субъект умышленно злоупотребил своими правами, чем причинил вред другим лицам. При этом, оценивая такие действия (бездействие) как злоупотребление доминирующим положением, следует 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.

Таким образом, Комиссия приходит к выводу, что ОАО «РЖД», занимающее доминирующее положение на товарном рынке услуг в транспортном терминале – железнодорожной станции г. Инта, допустило нарушение требований ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции, выразившееся в необоснованном взимании с грузополучателей, в том числе с ООО «Магазин № 34», в 2016 году платы за въезд автомобильного транспорта на перрон (платформу) железнодорожной станции (вокзала) г. Инта, связанный с выдачей грузобагажа (груза), что повлекло (могло повлечь) ущемление интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности, в том числе ООО «Магазин № 34».

Комиссия, изучив материалы антимонопольного дела № А 12-09/18 и заслушав представителей сторон по делу, приходит к выводу необходимости выдачи ОАО «РЖД» предписания об устранении последствий нарушения антимонопольного законодательства.

Комиссия, в результате рассмотрения дела, пришла к выводу, что вина ОАО «РЖД» в нарушении ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции является установленной, вина должностного лица ОАО «РЖД» подлежит установлению в рамках административного производства.

На основании вышеизложенного, руководствуясь ст. 23, ч. 1 ст. 39, ч.ч. 1-3 ст. 41, ч. 1 ст. 49, ст. 50 Закона о защите конкуренции, Комиссия

РЕШИЛА:

1. Признать ОАО «РЖД», занимающее доминирующее положение на

товарном рынке услуг в транспортном терминале – железнодорожной станции г. Инта, нарушившим ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции, в части действий, выразившихся в необоснованном взимании с грузополучателей, в том числе с ООО «Магазин № 34», в 2016 году платы за въезд автомобильного транспорта на перрон (платформу) железнодорожной станции г. Инта, связанный с выдачей грузобагажа (груза), что повлекло (могло повлечь) ущемление интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности, в том числе ООО «Магазин № 34».

2. Выдать ОАО «РЖД» предписание об устранении последствий нарушения антимонопольного законодательства, указанного в пункте 1 настоящего решения.

Председатель Комиссии

_____<...>

Члены Комиссии

_____<...>

_____<...>

Решение и (или) предписание антимонопольного органа могут быть обжалованы в арбитражный суд в течение трех месяцев со дня принятия решения или выдачи предписания. Дела об обжаловании решения и (или) предписания антимонопольного органа подведомственны арбитражному суду. Решение и (или) предписание территориального антимонопольного органа могут быть также обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа.

В случае, если решение и (или) предписание антимонопольного органа обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа, принятые по делу о нарушении антимонопольного законодательства акты могут быть обжалованы в арбитражный суд в течение одного месяца с момента вступления в силу решения коллегиального органа федерального антимонопольного органа.

В случае принятия заявления об обжаловании предписания к производству арбитражного суда исполнение предписания антимонопольного органа приостанавливается до дня вступления решения арбитражного суда в законную силу.