

РЕШЕНИЕ

ДЕЛО №

15348/04-2018

г. Ульяновск

Резолютивная часть решения оглашена "11" апреля 2019 г.

В полном объеме решение изготовлено "25" апреля 2019 г.

Комиссия управления Федеральной антимонопольной службы по Ульяновской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель • зам. руководителя управления <...>,

Комиссии

Члены

- нач. отдела <...>,
- специалист-эксперт <...>,

Комиссии

рассмотрев дело № 15348/04-2018 по признакам нарушения АО «Волжско-Уральская транспортная компания» (443020, г.Самара, ул.Садовая, 71) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

УСТАНОВИЛА:

В Ульяновское УФАС России поступило заявление ООО «ЭКО-Нефть» (вх. от 10.09.2018 №4760) на неправомерные, по мнению заявителя, действия АО «ВолгаУралТранс», выразившиеся в установлении и поддержании монопольно высокой цены на услуги по подаче и уборке вагонов.

Приказом руководителя управления Федеральной антимонопольной службы по Ульяновской области от 10.12.2018 № 103 в отношении АО «ВолгаУралТранс» возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения **пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»**, что выразилось в установлении монопольно высокой цены на услуги по подаче и уборке вагонов.

На рассмотрении дела 22.01.2019 представители АО «ВолгаУралТранс» заявили ходатайство о проведении закрытого заседания, представили на обозрение Комиссии приказ, положение «О коммерческой тайне», а также перечень информации, составляющей коммерческую и служебную тайну.

Представитель ООО «ЭКО-Нефть» пояснила, что не возражает против удовлетворения ходатайства АО «ВолгаУралТранс» о проведении закрытого заседания. Пояснила, что между ООО «ЭКО-Нефть» и АО «ВолгаУралТранс» заключен договор, по которому оказываются услуги по подаче и уборке вагонов на железнодорожные пути необщего пользования ООО «ЭКО-Нефть», которые примыкают к железнодорожным путям ООО «ВолгаУралТранс», которые, в свою очередь, примыкают к путям общего пользования ОАО «РЖД». Соответственно, у ООО «ЭКО-Нефть» не имеется возможности использовать другие железнодорожные пути для осуществления хозяйственной деятельности. Договор ежегодно продлевается, так как в случае отказа ООО «ЭКО-Нефть» от заключения договора общество не сможет осуществлять деятельность в дальнейшем. В данный момент цена за оказанные услуги по договору составляет 9275 рублей за 1 вагон и повышается каждый год. ООО «ЭКО-Нефть» считает, что данная цена является завышенной по сравнению с тарифами ОАО «РЖД». Первоначально договор был заключен в 2015 году сроком на 1 год. Дополнительным соглашением №1 было установлено первое повышение цены. В дальнейшем стоимость услуг менялась путем направления уведомлений ООО «ЭКО-Нефть» об изменении цены со ссылкой на п.3.4 договора. АО «ВолгаУралТранс» направило в адрес ООО «ЭКО-Нефть» письмо, из которого следует, что в случае неподписания договора услуги оказываться не будут. ООО «ЭКО-Нефть» обращалось к АО «ВолгаУралТранс» с письмом о даче согласия на заключение договора на подачу-уборку вагонов с ОАО «РЖД», так как стоимость указанных услуг, установленная ОАО «РЖД», ниже стоимости аналогичных услуг АО «ВолгаУралТранс». АО «ВолгаУралТранс» отказало ООО «ЭКО-Нефть» в даче согласия, обосновывая это невозможностью работы на железнодорожных путях АО «ВолгаУралТранс» двух локомотивов (нужно будет вносить изменения в инструкцию о порядке работы локомотивов). ОАО «РЖД» готово заключить договор на подачу и уборку вагонов с ООО «ЭКО-Нефть» при условии согласия АО «ВолгаУралТранс». Не смогла пояснить о стоимости услуг по подаче и уборке вагонов в случае оказания их ОАО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть». Пояснила, что услуга, оказываемая АО «ВолгаУралТранс», взаимозаменяемой не является, так как к месту разгрузки проезд автотранспорта невозможен. Оказание указанной услуги автотранспортом является экономически нецелесообразным. Не смогла пояснить о разнице в стоимости услуги доставки грузов автотранспортом и стоимости услуги, оказываемой ООО «ВолгаУралТранс». Пояснила, что в районе ст.Выры ООО «ЭКО-Нефть» сотрудничает с ОАО «РЖД». Не смогла пояснить, являются ли сопоставимыми цены на услуги, оказываемые ОАО «РЖД» и АО «ВолгаУралТранс», либо имеются причины, по которым их невозможно сопоставить. Указала, что условия эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования АО «ВолгаУралТранс» иными контрагентами отличаются от условий, установленных для ООО «ЭКО-Нефть».

Представители АО «ВолгаУралТранс» пояснили следующее. Между ООО «ВолгаУралТранс» и ООО «ЭКО-Нефть» заключен договор на оказание услуг. Цена

в данном договоре является договорной. Договор действует с 2015 года. Пунктом 3.4 договора предусмотрен порядок изменения цены. Цена изменялась в 2017, 2018 гг. путем направления уведомлений и составляет на данный момент 9275 руб. за перевозку 1 вагона опасного груза и включает в себя дополнительные услуги, связанные с сохранностью груза и др. Договор на подачу и уборку вагонов не был заключен по причине несогласия заявителя с условиями договора в части порядка ценообразования. Заявитель считает, что стоимость услуг необходимо определять по Тарифному руководству №3 ОАО «РЖД». В настоящее время между АО «ВолгаУралТранс» и ООО «ЭКО-Нефть» действует договор оказания услуг, который не является публичным договором. При его заключении у ООО «ЭКО-Нефть» не возникло возражений относительно цены договора. На запрос антимонопольного органа АО «ВолгаУралТранс» представляло документы, подтверждающие невозможность оказания услуг ОАО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть» с использованием железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих АО «ВолгаУралТранс». В одном маневровом районе невозможна работа двух локомотивов в связи с отсутствием технической и технологической возможности. Кроме того, АО «ВолгаУралТранс» является собственником железнодорожных путей необщего пользования, а также локомотивов и никогда не отказывало оказывать данные услуги ООО «ЭКО-Нефть» и оказывает их по цене, которая является рентабельной, экономически обоснованной и не превышает уровень рентабельности, рекомендованной Комитетом по регулированию цен и тарифов Ульяновской области. В определении антимонопольного органа указано, что цена АО «ВолгаУралТранс» на услуги по подаче и уборке вагонов выше цены, которую бы выставило ОАО «РЖД» за аналогичные услуги. АО «ВолгаУралТранс» не согласно с данным сравнением, потому что ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии, для него цены определены Тарифным руководством №1 (частями 1,2) и Тарифным руководством №3. Тарифным руководством №1 определены тарифы на услуги по организации перевозок, услуги по предоставлению пользования инфраструктурой. В п.1.16 данного руководства указаны все расходные составляющие, которые входят в тариф на перевозку. Тариф на подачу и уборку вагонов определяется согласно Тарифному руководству №3. Это дополнительная услуга, которая содержит только локомотивную составляющую. Именно это и объясняет разницу в тарифах ООО «ЭКО-Нефть» и ОАО «РЖД». Для сравнения АО «ВолгаУралТранс» посчитало, сколько бы стоила услуга по перевозке одного вагона на расстояние 4 км, т.е. расстояние от выставочных путей до места погрузки-выгрузки ООО «ЭКО-Нефть». В итоге тариф ОАО «РЖД» составил бы 22000 рублей за 1 вагон. При этом в этот тариф не вошла стоимость услуг по переводу стрелок, которая является обязательной, а также за организацию пропуска по другим железнодорожным путям.

Возможность подачи и уборки вагонов для ООО «ЭКО-Нефть» локомотивом ОАО «РЖД» рассматривалась АО «ВолгаУралТранс». Однако для этого у АО «ВолгаУралТранс» отсутствует техническая и технологическая возможность. Согласно Уставу железнодорожного транспорта собственнику железнодорожных путей необщего пользования необходимо гарантировать безопасность при пропуске локомотива ОАО «РЖД». Для этого необходимо определить технологию пропуска. Также взаимоотношения между АО «ВолгаУралТранс» и ОАО «РЖД» должны быть урегулированы договором, предусматривающим эту технологию. Прохождение локомотива ОАО «РЖД» по пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс» повлечет остановку собственного локомотива, а,

следовательно, приостановление оказания услуг контрагентам АО «ВолгаУралТранс». Оказание ОАО «РЖД» ООО «ЭКО-Нефть» услуг по подаче и уборке вагонов повлияет на стоимость услуг, оказываемых контрагентам АО «ВолгаУралТранс», так как расходная часть останется прежней, а количество подаваемых вагонов уменьшится. Некорректно сравнивать тарифы ОАО «РЖД» с тарифами АО «ВолгаУралТранс», так как ОАО «РЖД» имеет льготное налогообложение. Тарифы АО «ВолгаУралТранс» сопоставимы с тарифами АО «Заволжское ППЖТ». Тариф АО «Заволжское ППЖТ» составляет 114 руб. за тоннокилометр. То есть чтобы рассчитать тариф за подачу 1 тонны груза на расстояние 4 км, необходимо 114 умножить на 4. Также пояснили, что цены на перевозку бензина, установленные АО «ВолгаУралТранс» для контрагента ООО «Искатель», являются идентичными ценам, установленным для ООО «ЭКО-Нефть». Тариф для контрагента АО «КТЦ Металлоконструкция» зависит от объема перевезенного груза, набора дополнительных услуг. Также пояснила, что тариф на подачу и уборку вагонов, установленный для ОАО «РЖД» Тарифным руководством №3, не включает в себя стоимости перевода 19-ти стрелок на пути следования от выставочных путей до мест погрузки-выгрузки ООО «ЭКО-Нефть», т.е. 26 000 руб., а также стоимости услуги организации пропуска по железнодорожным путям АО «ВолгаУралТранс». В итоге для ООО «ЭКО-Нефть» подача и уборка вагонов силами ОАО «РЖД» получится дороже, чем силами АО «ВолгаУралТранс». АО «ВолгаУралТранс» осуществляет деятельность в нескольких регионах. По Ульяновской области тариф не является самым высоким. Например, в Самарской области стоимость за перевозку опасного груза формируется с учетом повышающего коэффициента – 35%.

На заседании комиссии 18.02.2019 представители ООО «ЭКО-Нефть» пояснили следующее. ООО «ЭКО-Нефть» не имеет возможности предоставить расчет услуг по доставке грузов автотранспортом для ООО «ЭКО-Нефть», так как не заключает договоры на поставку нефтепродуктов, а оказывает контрагентам услуги по хранению. Крупные оптовые поставки нефтепродуктов осуществляются только железнодорожным транспортом. Кроме того, ООО «ЭКО-Нефть» технологически слив нефтепродуктов в резервуары осуществляет только железнодорожным транспортом. Между ООО «ЭКО-Нефть» и ОАО «РЖД» заключен договор на подачу и уборку вагонов на железнодорожный путь необщего пользования ООО «ЭКО-Нефть» по станции Выры Куйбышевской железной дороги от 05.06.2014. По условиям договора ОАО «РЖД» осуществляет подачу, расстановку на места погрузки, выгрузки и уборку вагонов с железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего ОАО «РЖД», примыкающего стрелкой №8 к 3 пути станции Выры, и обслуживание локомотивом. В августе 2018 года было подано и убрано 4 вагона, стоимость подачи – 2095,09 руб., стоимость уборки – 2095,09. Итого: 4190,18 руб. Сбор за подачу и уборку груженых и порожних вагонов локомотивом, принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта, взимается за расстояние подачи и уборки вагонов в оба конца по одному из двух вариантов: 1. В зависимости от среднесуточного числа поданных и убранных вагонов по ставкам таблицы №8 Тарифного руководства №3, если железнодорожный подъездной путь не принадлежит железной дороге; 2. За каждый выход локомотива по ставкам таблицы №10 Тарифного руководства №3, если железнодорожный подъездной путь не принадлежит железной дороге. Таким образом, согласно первому варианту расчета, ООО «ЭКО-Нефть» за январь 2018 года (за 21 вагон) в пользу ОАО «РЖД» заплатило бы 81347,45 руб., а АО «ВолгаУралТранс» - 398825 руб. По второму варианту: за январь 2018 года (за 43

вагона) в пользу ОАО «РЖД» заплатило бы 124731,63 руб., а АО «ВолгаУралТранс» - 398825 руб. В соответствии с Постановлением ВАС РФ от 29.01.2013 №12579/12 организация перевода стрелок непосредственно связана с маневровыми работами и производимыми при расстановке вагонов на фронты выгрузки (погрузки), следовательно, никак не может рассматриваться как отдельная самостоятельная операция. Маневровая работа (в т.ч. перевод стрелок) является обязанностью перевозчика и не может оплачиваться отдельно.

Представители АО «ВолгаУралТранс» пояснили, что довод ООО «ЭКО-Нефть» о ежегодном повышении цены за услуги, оказываемые по договору не соответствует фактическим обстоятельствам и имеющимся в деле доказательствам. За весь период действия договора с 2015 года по текущую дату, цена на услугу по организации перевозок изменялась дважды, в 2017 и 2018 гг. (на 13%). Вместе с тем, инфляция по Ульяновской области за период с 2015 по 2018 год составила 28,6%. Цена на услугу по организации перевозок (при приеме вагонов с опасным грузом на п/п №1 и №54 ООО «ЭКО-Нефть» ст.Промышленная), не изменялась. АО «ВолгаУралТранс» произведен расчет стоимости услуг по организации пропуска локомотива ОАО «РЖД» на места погрузки/выгрузки ООО «ЭКО-Нефть». Согласно расчету стоимость организации пропуска подвижного состава сторонней организации через железнодорожные пути АО «ВолгаУралТранс» по тарифам 2018 года предварительно составляет 138,54 руб. за тонну или 8045,34 руб. за вагон без учета НДС. Стоимость использования пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику, для подачи вагонов, составляет для пути №54 – 12238,55 руб. за 1 вагон, для пути №1 – 6712,10 руб. за 1 вагон. В среднем – 9475, 32 руб. за 1 вагон. Стоимость услуги по пропуску вагонов по пути необщего пользования, принадлежащего третьим лицам, территориально расположенных в Ульяновской области, представлена в соответствующей справке. Стоимость рассчитана исходя из сведений, представленных третьими лицами (ООО «Завод Трехсосенский», ООО «Скамол РУС»). Проведя сравнительный анализ стоимости аналогичных услуг, можно сделать вывод о том, что расчетная стоимость пропуска по путям АО «ВолгаУралТранс» локомотива ОАО «РЖД» является минимальной из рассматриваемых вариантов. Из представленного расчета экономического эффекта от изменения технологии подачи вагонов на пути ООО «ЭКО-Нефть» с учетом стоимости подачи и уборки вагонов локомотивом ОАО «РЖД» и с учетом стоимости организации пропуска следует вывод об увеличении конечной стоимости по организации перевозки на места выгрузки ООО «ЭКО-Нефть» по сравнению с существующей ценой в договоре №7205. В соответствии с расчетом провозной платы по прејскуранту 10-01 на перевозку одного вагона – бензин на расстояние 4 км провозная плата составляет 17529, 60 рублей с учетом НДС. Данный расчет подтверждает доводы АО «ВолгаУралТранс» о том, что все основные расходы, включая содержание ж/д путей, инфраструктуры, обслуживание объектов, технологических центров и т.д. вошли в тариф на перевозку грузов. А услуга по подаче и уборке вагонов является дополнительной услугой, оказываемой перевозчиком, содержит только расходы на работу локомотива, что и объясняет низкую стоимость услуги по подаче и уборке вагонов локомотивом ОАО «РЖД» на железнодорожных путях необщего пользования.

Представитель ОАО «РЖД» пояснил, что ОАО «РЖД» поддерживает расчеты, произведенные АО «ВолгаУралТранс». Не смог пояснить, имеется ли у ОАО «РЖД» техническая и технологическая возможности оказания услуг по подаче и уборке вагонов ООО «ЭКО-Нефть».

Представитель ООО «ЭКО-Нефть» пояснила следующее. ОАО «РЖД» представило расчет исходя из таблицы №10 Тарифного руководства №3, хотя если среднесуточное число поданных и убранных вагонов составляет до 1,5 вагона, то грузополучатель, т.е. ООО «Эко-Нефть» может выбирать осуществление расчета от количества вагонов (по табл. №8 Тарифного руководства №3) либо от количества выходов локомотива (по таб. №10 Тарифного руководства №3). Также пояснила, что согласно судебной практике услуга по переводу стрелок не является отдельной самостоятельной операцией и не может оплачиваться дополнительно.

Представители АО «ВолгаУралТранс» пояснили, что тариф на подачу и уборку вагонов ОАО «РЖД», рассчитанный согласно тарифному руководству №3, а также тариф на перевозку бензина на 4 км, рассчитанный согласно Тарифному руководству №3, в сумме превышают тариф на подачу и уборку вагонов АО «ВолгаУралТранс».

На заседаниях комиссии 09.04.2019, 11.04.2019 представитель ООО «ЭКО-Нефть» поддержала ранее озвученную позицию, представленные письменные пояснения. Указала, что АО «ВолгаУралТранс» установило и поддерживает монопольно высокую цену на оказываемые услуги по подаче и уборке вагонов. Пояснила, что плата за использование железнодорожного пути может выставяться только по соглашению сторон. Перевод стрелок не является отдельной услугой, подлежащей оплате.

Представители АО «ВолгаУралТранс», пояснили, что цена на подачу и уборку вагонов не является монопольно высокой, уровень рентабельности установлен в размере рекомендованного уровня рентабельности - 15%. В тариф на подачу и уборку вагонов АО «ВолгаУралТранс» включены все расходные составляющие по содержанию всего хозяйства, принадлежащего на праве собственности. В тариф на подачу и уборку вагонов ОАО «РЖД» входит только локомотивная составляющая, что следует из договора, заключенного между ОАО «РЖД» и ООО «ЭКО-Нефть» по станции Выры. Расчет ОАО «РЖД» выполнен в соответствии с Тарифным руководством №3. Плата за пользование железнодорожным путем ОАО «РЖД», которая могла бы быть выставлена ООО «ЭКО-Нефть», превышает тариф на подачу и уборку вагонов, установленный АО «ВолгаУралТранс». Кроме того, отсутствует техническая и технологическая возможность оказания ОАО «РЖД» услуг по подаче и уборке вагонов.

Рассмотрев материалы дела и заслушав пояснения лиц, участвующих в деле, комиссия приходит к выводу об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях АО «ВолгаУралТранс» на основании следующего.

ООО «ЭКО-Нефть» является владельцем железнодорожного пути необщего пользования, расположенного по адресу: г.Ульяновск, ул.Московское шоссе, 46, что подтверждается свидетельством о государственной регистрации права от 19.11.2015 №73-73/001-73/001/321/2015-756/2 (литеры I-III).

АО «ВолгаУралТранс» является собственником следующих сооружений:

железнодорожных путей длиной 6728,88 п.м. и железнодорожных путей длиной 3439,4 п.м., расположенных по адресу: г.Ульяновск, ул.Московское шоссе, д.68, что подтверждается свидетельствами о регистрации права 73АТ №355199 от 26.12.2005 и 73АТ №355200 от 26.12.2005 соответственно. Данные железнодорожные пути являются железнодорожными путями необщего пользования. Также АО «ВолгаУралТранс» располагает собственными локомотивами, обеспечивающими маневровые работы, подачу и уборку вагонов ООО «ЭКО-Нефть» и других контрагентов.

Железнодорожные пути необщего пользования ООО «ЭКО-Нефть» примыкают к железнодорожным путям необщего пользования АО «ВолгаУралТранс», которые, в свою очередь, примыкают к путям общего пользования станции Ульяновск Куйбышевской железной дороги стрелочным переводом №29.

Согласно статье 56 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации подача и уборка вагонов, маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, регулируются договорами на подачу и уборку вагонов, заключаемыми перевозчиками с грузоотправителями, грузополучателями.

В связи с тем, что ООО «ЭКО-Нефть» и АО «ВолгаУралТранс» не пришли к согласию по существенным условиям договора на подачу и уборку вагонов, договор считается незаключенным.

Взаимоотношения между ООО «ЭКО-Нефть» и АО «ВолгаУралТранс» регулируются договором оказания услуг от 09.11.2015 №7205, согласно которому АО «ВолгаУралТранс» обязуется оказывать ООО «ЭКО-Нефть» следующие услуги:

- услуги по организации перевозок (при приеме вагонов с грузом – бензин, дизельное топливо, нефтепродукты на п/п №1 и №54 ООО «ЭКО-Нефть, ст.Промышленная, УРТК);
- дополнительная маневровая работа (по отдельной заявке Заказчика или задержка локомотива по вине Заказчика).

Из изложенного следует, что фактически АО «ВолгаУралТранс» оказывает ООО «ЭКО-Нефть» услуги по подаче и уборки вагонов.

Согласно статье 55 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации 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.

Отношения между АО «ВолгаУралТранс» и ОАО «РЖД» урегулированы договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс» при станции Ульяновск-3 Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» от 27.09.2018 №5/360, заключенным с учетом протокола

разногласий от 08.11.2017 и протокола согласования разногласий от 29.03.2018.

В связи с тем, что ООО «ЭКО-Нефть» считает стоимость услуг по подаче и уборке вагонов, установленную АО «ВолгаУралТранс» необоснованно завышенной, общество рассматривает возможность заключения договора на подачу и уборку вагонов с ОАО «РЖД».

Согласно статье 60 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации отношения между контрагентом (контрагент - грузоотправитель или грузополучатель, а также владелец железнодорожного пути необщего пользования, который в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего иному лицу, владеет складом или примыкающим к указанному железнодорожному пути своим железнодорожным путем необщего пользования) и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, регулируются заключенным между ними договором.

Согласно третьему абзацу вышеуказанной статьи отношения между контрагентом и перевозчиком при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования локомотивами, принадлежащими перевозчику, регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договором на подачу и уборку вагонов. Указанные договоры могут быть заключены только при согласии владельца железнодорожного пути необщего пользования.

То есть для заключения договора на подачу и уборку вагонов и эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «ЭКО-Нефть» по станции Ульяновск-3 Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» между ООО «ЭКО-Нефть» и ОАО «РЖД» необходимо получение согласия на пропуск вагонов АО «ВолгаУралТранс».

Согласно пункту 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №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: установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

В соответствии со **статьей 5** данного Закона 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.

Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта, доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов.

АО «ВолгаУралТранс» на основании договора оказания услуг от 09.11.2015 №7205 оказывает ООО «ЭКО-Нефть» услуги по организации перевозок, а именно услуги по подаче и уборке вагонов на подъездные пути №1 и №54 ООО «ЭКО-Нефть», маневровый район «Промышленная». Вагоны подаются со станции Ульяновск 3 КБШ ж.д. локомотивом АО «ВолгаУралТранс». ООО «ЭКО-Нефть» непосредственного примыкания к путям общего пользования ОАО «РЖД» не имеет. То есть вагоны поставляются со станции Ульяновск 3 через пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс». Других подъездных путей к местам выгрузки и погрузки вагонов у ООО «ЭКО-Нефть» не имеется.

Из представленных документов следует, что АО «ВолгаУралТранс» занимает доминирующее положение на рынке услуг по подаче и уборке вагонов в границах железнодорожного пути от стрелочного перевода (далее – с/п) №29 до с/п №80 к пути №56 и от с/п №29 до с/п №95 к пути №23 с долей 100%.

В соответствии со [статьей 6](#) Закона о защите конкуренции монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование (далее - сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами.

Согласно договору от 09.11.2015 №7205 стоимость услуг по организации перевозок менялась следующим образом:

- на период с 05.10.2016 по 29.10.2017 – в размере 8 182, 73 рублей за вагон (дополнительное соглашение №1 к договору);
- на период с 30.10.2017 по 28.02.2018 - в размере 9 100 рублей за вагон (уведомление об изменении цены от 26.10.2018 №2424);
- на период с 01.03.2018 по настоящее время – в размере 9 275 руб. за вагон (уведомление об изменении цены от 28.02.2018).

Стоимость дополнительной маневровой работы:

- на период с 05.10.2016 по 29.10.2017 – в размере 1 528 рублей за час ((дополнительное соглашение №1 к договору);
- на период с 30.10.2017 по 28.02.2018 - в размере 1 612 рублей за час

(уведомление об изменении цены от 26.10.2018 №2424);

- на период с 01.03.2018 по настоящее время – в размере 1652 руб. за час (уведомление об изменении цены от 28.02.2018).

Действующая в настоящее время стоимость услуг по организации перевозок в размере **9 275,00** рублей за вагон без учета НДС состоит из:

1. Подачи и уборки вагонов – <...> руб.

<...> руб.,

где <...> тн – среднестатистический вес груза в вагонах, прибывающих для ООО «ЭКО-Нефть», <...> руб. – тариф за 1 тн перевезенного груза (без НДС) по Ульяновскому региональному транспортному комплексу АО «ВолгаУралТранс».

2. Сохранности груза – <...> руб.

3. Дополнительного уведомления (опасный груз) – <...> руб.

4. Контроля наличия перевозочных документов – <...> руб.

5. Проследования технологических переездов в количестве 2 шт. – <...> руб.

Стоимость перевозки 1 тонны груза по Ульяновскому региональному транспортному комплексу АО «ВолгаУралТранс», согласно калькуляции от 22.12.2017, исчисляется следующим образом:

<...> (годовая сумма затрат) + 15% (рентабельность) = <...> руб.

Годовой объем перевозок по Ульяновскому РТК на 2018 год – <...> тн;

Маневровая работа – <...> часов;

Стоимость 1 часа маневровой работы – <...> руб.

Тариф за 1 тн перевезенного разного груза (без НДС):

<...>

Следует отметить, что в тариф за одну тонну перевезенного груза, установленный АО «ВолгаУралТранс», входят затраты, связанные с содержанием производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, железнодорожный подвижной состав, а также с содержанием другого имущества, предназначенного для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 №239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен

(тарифов)» органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставлено право вводить государственное регулирование тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта (далее – ОПЖТ) и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта.

Методическими рекомендациями по формированию тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые организациями и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта (ОПЖТ), разработанными и утвержденными Минтрансом России от 20.12.2001 №АН-105-р (далее – методические рекомендации), предусмотрено, что государственное регулирование этих услуг может осуществляться путем установления максимального фиксированного уровня рентабельности работы ОПЖТ.

Согласно методическим рекомендациям на территории Ульяновской области регулирование производится путем установления договорных цен (тарифов) с потребителями услуг с рентабельностью не более 15%, установленной приказом Комитета по регулированию цен и тарифов Ульяновской области от 21.06.2007 №102 «О государственном регулировании тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях».

В связи с тем, что на территории Ульяновской области отсутствует сопоставимый товарный рынок услуг по подаче и уборке вагонов в границах железнодорожного пути, был произведен анализ стоимости услуг по подаче и уборке вагонов, которые могли бы быть оказаны ОАО «РЖД» ООО «ЭКО-Нефть» при одновременном выполнении следующих условий:

1. ОАО «РЖД» является перевозчиком, ООО «ЭКО-Нефть» - пользователем железнодорожного пути;
2. Расстояние железнодорожного пути в оба конца составляет 7 603,92 м. Развернутая длина железнодорожного пути – 3801,96 м.
3. Владельцем пути необщего пользования, используемого при оказании услуг по подаче и уборке вагонов, является ОАО «РЖД», владельцем подъездного пути – ООО «ЭКО-Нефть».
4. Среднесуточное число поданных и убранных вагонов – 0,85. Суммарное число подаваемых вагонов за 1 выход – до 5 вагонов, суммарное число убираемых вагонов за 1 выход - свыше 5 до 10 вагонов.

В соответствии с ч. 3 ст. 58 Федерального закона от 10.01.2013 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» перевозчик (ОАО «РЖД») 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.

В случае заключения договора на подачу и уборку вагонов ОАО «РЖД» с ООО «ЭКО-Нефть» при соблюдении вышеуказанных условий, с ООО «ЭКО-Нефть» подлежали бы оплате:

- сбор за подачу и уборку груженых и порожних вагонов перевозчика, установленный разделом 2.7 Тарифного руководства №3, утвержденного Постановлением ФЭК РФ от 19.06.2002 N 35/15;

- ежесуточная плата за использование 3,80196 км железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего ОАО «РЖД», установленная Единым перечнем работ и услуг, оказываемых ОАО «РЖД» при организации перевозок грузов (приложение №1 к Протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 05.12.2018 №62).

В соответствии с п. 2.7.1 Тарифного руководства №3 сбор за подачу и уборку груженых и порожних вагонов локомотивом, принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта, взимается за расстояние подачи и уборки вагонов в оба конца по одному из двух вариантов:

1. в зависимости от среднесуточного числа поданных и убранных вагонов по ставкам [таблицы N 8](#) настоящего Тарифного руководства, если железнодорожный подъездной путь не принадлежит железной дороге, и по ставкам [таблицы N 9](#) настоящего Тарифного руководства, если железнодорожный подъездной путь принадлежит железной дороге;
2. за каждый выход локомотива по ставкам [таблицы N 10](#) настоящего Тарифного руководства, если железнодорожный подъездной путь не принадлежит железной дороге, и за каждый выход локомотива и пользование железнодорожным подъездным путем по ставкам [таблицы N 11](#) настоящего Тарифного руководства, если железнодорожный подъездной путь принадлежит железной дороге (применяется для 1 и 2 группы железнодорожных подъездных путей).

Таблица 1

Расчет сбора за подачу и уборку вагонов ООО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть» в зависимости от среднесуточного числа поданных и убранных вагонов в соответствии с Таблицей 9 Тарифного руководства №3

		Ставка	Индекс к базовым ставкам Тарифного руководства N 3	
--	--	--------	--	--

Длина пути, м	Среднесуточное число поданных и убранных вагонов для ООО "ЭКО-Нефть", шт.	тарифного руководства №3 (табл. №9) (свыше 0,5 до 1,5 вагонов)	на 2019 год (приказ ФАС России от 10.12.2015 №1226/15)	Плата за подачу и уборку вагонов, руб./мес. (гр.3*гр.4*31)
1	2	3	4	5
7603,92	0,85	4178,00	4,74	614174,36

Таблица №2

Расчет стоимости использования железнодорожного пути, принадлежащего ОАО «РЖД», руб./сут.

Развернутая длина пути, км	Ежесуточная плата за пользование путем, установленная на 2019 год Протоколом ОАО "РЖД" от 05.12.2018 №62	Итого в сутки за пользование ж/д путем, руб. (гр.1*гр.2)	Итого, руб./мес. (гр.3*31)
1	2	3	4
3,80196	3343	12709,95228	394008,5207

Из приведенных расчетов следует, что в случае заключения договора на подачу и уборку вагонов с ОАО «РЖД» по первому варианту Тарифного руководства №3, ООО «ЭКО-Нефть» вынуждено было бы произвести оплату оказанных услуг в размере 1 008 182,88 руб./мес. (614 174,36 + 394 008,52), то время как АО «ВолгаУралТранс» за аналогичный период – 398 825,00 рублей.

Согласно п. 2.7.2. Выбор варианта оплаты для 1 и 2 группы железнодорожных подъездных путей осуществляется грузоотправителем, грузополучателем, владельцем железнодорожного подъездного пути при заключении или продлении договора, связанного с подачей и уборкой вагонов, и договора, связанного с эксплуатацией железнодорожного подъездного пути (далее - договор).

В соответствии с п. 2.7.3 расстояние подачи и уборки вагонов до мест погрузки (выгрузки), выставочных путей организаций в оба конца, развернутая длина железнодорожного подъездного пути определяются по утвержденной технической документации (техническому паспорту железнодорожного подъездного пути, технико-распорядительному акту железнодорожной станции (ТРА), ведомости железнодорожного подъездного пути (приложение к ТРА), по схеме железнодорожного подъездного пути, по схеме железнодорожной станции) или фактическим замером.

Таблица 3

Исходные данные для расчета сбора за подачу и уборку вагонов ООО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть» за каждый выход локомотива в соответствии с Таблицей 11 Тарифного руководства №3

Длина пути, м	Ставка Тарифного руководства №3 (табл. №11) (до 5 вагонов)	Ставка тарифного руководства №3 (табл. №11) (свыше 5 до 10)	Индекс к базовым ставкам Тарифного руководства N 3 на 2019 год (приказ ФАС России от 10.12.2015 №1226/15)	Количество подач вагонов, шт.	Количество уборок вагонов, шт.
1	2	3	4	5	6
7603,92	908,3	1071	4,742	17	11

Таблица 4

Расчет сбора за подачу и уборку вагонов ООО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть» за каждый выход локомотива в соответствии с Тарифным руководством №3

Стоимость подачи, руб./ваг. (гр.2*гр.4)	Стоимость подачи, всего, руб. (гр.2 табл.3*гр.4 табл.3*гр.5 табл.3)	Стоимость уборки, руб./ваг. (гр.3 табл.3*гр.4 табл.3)	Стоимость уборки, всего, руб. (гр.3 табл.3*гр.4 табл.3*гр.6 табл.3)	Итого плата за подачу и уборку вагонов, руб./мес. (гр.2 + гр.4)
1	2	3	4	5
4307,1586	73221,6962	5078,682	55865,502	129087,1982

Таблица 5

Расчет стоимости услуги подачи и уборки вагонов ОАО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть», руб./вагон

Среднемесячное	Итого, руб./вагон
----------------	-------------------

Среднемесячное количество вагонов, шт.	Итого, руб./вагон ((гр.11 табл.1 + гр.4 табл.2)/гр.1)	Итого, руб./мес. (гр.1*гр.2)
1	2	3
25,42	20578,1164	523095,7189

Из приведенных расчетов следует, что в случае заключения договора на подачу и уборку вагонов с ОАО «РЖД», ООО «ЭКО-Нефть» вынуждено было бы произвести оплату оказанных услуг в размере 523 095,72 руб. за 43 вагона, то время как АО «ВолгаУралТранс» за аналогичное количество вагонов – 398 825,00 рублей.

Стоимость подачи (уборки) 1 вагона у ОАО «РЖД» составила 20 578,12 руб. (без НДС), у АО «ВолгаУралТранс» - 9 275,00 руб.

Из приведенных расчетов также следует, что плата за использование железнодорожного пути, принадлежащего ОАО «РЖД», составляет 394 008,52 руб. в месяц, в то время как полная стоимость услуг по подаче и уборке вагонов, оказываемых АО «ВолгаУралТранс» ООО «ЭКО-Нефть», составляет 398 825,00 рублей.

Также в ходе рассмотрения дела проанализировано наличие технической возможности оказания ОАО «РЖД» для ООО «ЭКО-Нефть» услуг по подаче и уборке вагонов в случае заключения между ними договора на оказание данных услуг.

В соответствии с п. 2.3 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18 июня 2003 г. №26 (далее - Правила), договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов должны учитывать технологию функционирования станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях - единые технологические процессы работы железнодорожных путей необщего пользования и станции примыкания.

Пунктом 2.9 Правил предусмотрено, что Договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов заключаются с учетом данных технического паспорта железнодорожного пути необщего пользования, инструкции, плана и продольного профиля железнодорожного пути необщего пользования, а также технологии работы станции примыкания.

В соответствии с п.1.7 Правил на каждый железнодорожный путь необщего пользования по окончании строительства и приема такого пути в эксплуатацию составляется инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования (далее - инструкция).

В случаях, когда железнодорожный путь необщего пользования не принадлежит

владельцу инфраструктуры, инструкция разрабатывается владельцем железнодорожного пути необщего пользования и утверждается им по согласованию с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь.

При изменении технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования или технологии его работы инструкция пересматривается в установленном порядке.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования – АО «ВолгаУралТранс» имеет Инструкцию, согласованную с ОАО «РЖД», в которой отсутствуют положения, предусматривающие выход локомотива ОАО «РЖД» на пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс».

Владелец пути необщего пользования ООО «ЭКО-Нефть» имеет Инструкцию, согласованную с АО «ВолгаУралТранс», в которой также отсутствуют положения, предусматривающие выход локомотива ОАО «РЖД» на пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс».

Из письменных пояснений АО «ВолгаУралТранс», а также Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс» от 21.04.2017 следует, что техническая возможность пропуска локомотива ОАО «РЖД» по путям необщего пользования, собственником которых является АО «ВолгаУралТранс», отсутствует.

Данное обстоятельство подтверждается пояснениями ОАО «РЖД» (исх. от 22.02.2019), из которых следует, что в соответствии с п. II. 1 «Ведомости путей» раздела II. «Техническая характеристика путей необщего пользования» Технического паспорта железнодорожного пути необщего пользования Промышленного маневрового района Ульяновского регионального транспортного комплекса АО «ВолгаУралТранс», утвержденного 25.07.2018 техническим директором АО «ВолгаУралТранс» П.Н. Добровольским, минимальный радиус кривых на железнодорожном пути необщего пользования по путям № 23, №82 по направлению к участку пути ООО «Эко-Нефть» составляет 68 и 72 метра соответственно. В эксплуатации ОАО «РЖД» имеются локомотивы серий 2ТЭ10М, ТЭМ2.

Согласно техническим данным характеристики вышеуказанных локомотивов минимальный радиус проходимых кривых у локомотива 2ТЭ10М составляет 125м, ТЭМ-2 - 80 м., что не позволяет им следовать по путям необщего пользования АО «Волжско-Уральская транспортная компания».

Кроме того, локомотив ОАО «РЖД» не оборудован радиосвязью, работающей в одном диапазоне с владельцем железнодорожного пути необщего пользования АО «Волжско - Уральская транспортная компания». Данное требование предусмотрено Приложением №8 к Правилам эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18 июня 2003 г. №26.

Также у локомотивно-составительской бригады ОАО «РЖД» отсутствует

возможность включения переездной сигнализации на железнодорожном переезде общего пользования по ул. Дачная.

Кроме того, в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 21.12.2010 №286 «Об утверждении правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» (п. 2 Приложения 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте РФ), в каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. Организация работы двух локомотивов в одном маневровом районе допускается только при введении дополнительных мер, обеспечивающих безопасность движения, а именно – возможность параллельного выполнения маневровой работы при гарантированном отсутствии пересечения маневровых маршрутов. С учетом особенностей путевого развития в маневровом районе «Промышленная» одновременная работа двух локомотивов невозможна ввиду наличия враждебных маршрутов – маршрутов, одновременное существование которых создает угрозу безопасности движения поездов.

Действующей инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования Промышленного маневрового района Ульяновского регионального транспортного комплекса АО «Волжско - Уральская транспортная компания», примыкающего к железнодорожной станции Ульяновск-3 Куйбышевской железной дороги, действующей с апреля 2017 года, не предусмотрен выход локомотива ОАО «РЖД» на пути необщего пользования АО «ВолгаУралТранс».

Согласно п. 3.1.2 указанной Инструкции на пути необщего пользования АО «Волжско - Уральская транспортная компания» имеется два маневровых района. Оба района находятся по маршруту подачи, уборки вагонов на путь необщего пользования ООО «ЭКО-Нефть». Нахождение двух маневровых локомотивов разрешается при условии, что один из них не производит маневровых передвижений. При заезде на путь необщего пользования АО «ВолгаУралТранс» локомотиву ОАО «РЖД» необходимо будет переключить рацию на частоту, по которой работает путь необщего пользования. В данном случае будет приостановлена обработка путей необщего пользования других контрагентов.

Согласно п. 3.2 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18 июня 2003 г. №26, сдача и прием вагонов с проверкой пригодности в техническом и коммерческом отношении при обслуживании локомотивом перевозчика производится на местах погрузки, выгрузки. Следовательно, кроме локомотива и локомотивной бригады в приеме - сдаточных операциях необходимо присутствие составителя поездов и приемосдатчика груза и багажа станции Ульяновск-3.

Затрата времени составит: перед въездом на путь АО «ВолгаУралТранс» проход и проверка документов и допуск локомотива и бригады у начальника смены - 40 минут, при средней скорости движения 15 км/час - чистое время хода в оба конца 30,4 мин. (7,604 км: 15 км/час), по маршруту следования имеется 19 стрелочных переводов - по 3 минуты на разгон/замедление у каждого стрелочного перевода и перевод стрелки - 0,48 минуты (приложение 1 Нормы времени на маневровые работы, выполняемые на железнодорожных станциях ОАО «РЖД»), по маршруту следования имеется сбрасывающий башмак и переезд, закрытие которого производится кнопкой, установленной в кабине тепловоза АО «ВолгаУралТранс»,

отцепка, закрепление и сдача/прием вагонов на грузовом фронте - 15 минут. Общее время составит 222,8 мин. или 3,71 часа.

К станции ОАО «РЖД» Ульяновск-3 примыкает 9 путей необщего пользования, в т.ч. АО «ВолгаУралТранс» со среднесуточным вагонооборотом 32 вагона, по которым так же имеются обязательства по подаче и уборке вагонов на основании заключенных договоров. К станции Ульяновск-3 примыкает путь контейнерной площадки, обслуживаемый локомотивом перевозчика с постоянно нарастающим объемом и перспективой расширения для приема контейнерных поездов (вывоз за 2018 год - 2453 контейнера, 2017 год - 2185 контейнеров). На станции предусмотрено формирование маневровым локомотивом передаточных поездов. Поэтому отсутствие локомотива, бригады, составителя и приемосдатчика на станции негативно скажется на эксплуатационной работе станции Ульяновск-3. Либо время и условия обработки пути необщего пользования ООО «ЭКО Нефть» будет зависеть от объема поступающих и отправляемых вагонов для других предприятий.

Из изложенного следует, что технологическая и техническая возможности оказания услуг по подаче и уборке вагонов локомотивом ОАО «РЖД» по путям АО «ВолгаУралТранс» для ООО «ЭКО-Нефть» отсутствуют по следующим причинам:

- невозможности следования локомотива ОАО «РЖД» по путям необщего пользования АО «Волжско-Уральская транспортная компания» (минимальный радиус проходимых кривых у локомотива 2ТЭ10М составляет 125м, ТЭМ-2 - 80 м, при минимальном радиусе кривых на железнодорожном пути необщего пользования по путям № 23, №82 по направлению к участку пути ООО «Эко-Нефть» - 68 и 72 метра соответственно);
- отсутствия радиосвязи, работающей в одном диапазоне с АО «ВолгаУралТранс»;
- невозможности включения переездной сигнализации на железнодорожном переезде общего пользования по ул. Дачная;
- отсутствия в Инструкции АО «ВолгаУралТранс» порядка выхода локомотива ОАО «РЖД» на пути АО «ВолгаУралТранс».

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, статьей 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

Прекратить рассмотрение дела № 15348/04-2018 о нарушении пункта 1 части 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции» в отношении АО «Волжско-Уральская транспортная компания» в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях.

Председатель комиссии

<...>

Члены комиссии

<...>

<...>