

11.06.2014 №ЮГ-03/1748

РЕШЕНИЕ

по делу №1270-ФАС52-03/13

о нарушении антимонопольного законодательства

11 июня 2014 года

г. Нижний Новгород

Резолютивная часть решения оглашена 28 мая 2014 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области по рассмотрению дела №1270-ФАС52-03/13 о нарушении антимонопольного законодательства (далее – комиссия) в следующем составе:

- Ю.Н. Гребнев - председатель комиссии, заместитель руководителя управления;
- И.А. Кошелева - член комиссии, начальник отдела контроля естественных монополий;
- М.В. Горохова - член комиссии, главный специалист-эксперт отдела контроля естественных монополий;
- И.С. Куфлина - член комиссии, ведущий специалист-эксперт отдела контроля естественных монополий, -

с участием:

- <...> - представителя ИП Ворсина В.А., доверенность от

23.10.2013;

- <...> - представителя ОАО «Федеральная пассажирская компания», доверенность №176дф от 16.07.2013;
- <...> - представителя ОАО «Федеральная пассажирская компания», доверенность №175дф от 16.07.2013;
- <...> - представителя ООО «Корпорация «Поле» по доверенности от 01.04.2014 б/н;
- <...> - директора ООО «Транс-Сервис БИ» (решение учредителя от 07.10.2013 №27), -

рассмотрев в открытом заседании с объявлением резолютивной части решения дело №1270-ФАС52-03/13 о нарушении открытым акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания» (далее – ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «ФПК», перевозчик, ответчик) части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции»,

установила:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области поступило заявление индивидуального предпринимателя Ворсина Владимира Алексеевича (610035, г. Киров, ул. Попова, д.10/1, кв.2) на действия ОАО «Федеральная пассажирская компания» в лице Горьковского филиала при организации в 2013 году перевозок груза багажа заявителя повагонными отправлениями в составе поезда №922 (с 26.05.2013 - №902), следующего по маршруту «Киров-Воркута» (далее – поезд №902).

По результатам рассмотрения заявления Нижегородским УФАС России в отношении ОАО «ФПК» возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства №1270-ФАС52-03/13 (приказ от 18.11.2013 №489). Определением от 28.01.2014 к участию в деле №1270-ФАС52-03/13 в качестве заинтересованных лиц привлечены: ООО «Корпорация «Поле», ООО «Транс-Сервис БИ», ИП Шадрин Г.А., ООО «ТК-Русстранспорт», - хозяйствующие субъекты (грузоперевозчики), осуществляющие отправление грузов тем же поездом.

В ходе рассмотрения дела представитель ИП Ворсина В.А. поддержал изложенные в заявлении доводы в полном объеме, обратив внимание комиссии на то обстоятельство, что ОАО «ФПК» ущемляет интересы заявителя при формировании почтово-багажного поезда №902, поскольку вне зависимости от количества заявляемых им в течение 2013 года вагонов в состав поезда всегда включался только один вагон.

Представители ОАО «ФПК» мотивировали свои действия теми обстоятельствами, что ИП Ворсин В.А. на даты подачи заявок располагал только двумя вагонами. В этой связи, по мнению представителей ответчика, ИП Ворсин В.А. заведомо не мог обеспечить исполнение своих заявок на включение в состав поезда более 2-х вагонов. И поскольку общее число вагонов поезда №902, которые просили включить в его состав грузоотправители, превышало максимально допустимое количество вагонов в составе поезда, ОАО «ФПК» не могло

удовлетворить все поступившие заявки в полном объеме.

В этой связи, по мнению представителей ответчика, рассматриваемые комиссией действия ОАО «Федеральная пассажирская компания» не нарушают часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

В заседании комиссии, состоявшемся 28.05.2014, представители ОАО «Федеральная пассажирская компания» заявили ходатайство о прекращении рассмотрения дела №1270-ФАС52-03/13 на основании пункта 6 части 1 статьи 48 Федерального закона «О защите конкуренции», полагая, что факт нарушения перевозчиком части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» (в части создания грузоотправителям дискриминационных условий при формировании поезда №922) в рассматриваемых комиссией действиях установлен вступившим в силу решением Нижегородского УФАС России от 09.09.2011 по делу №404-ФАС52-03/11.

Представители заинтересованных лиц сообщили, что поездом №902 грузоперевозчики направляют на север страны товары народного потребления (продукты питания, товары первой необходимости, прочие товары). В состав указанного поезда включается 20 вагонов; поезд курсирует раз в четыре дня. В настоящее время спрос на указанные товары в северных регионах Российской Федерации (пунктах назначения) удовлетворяется в достаточной степени тем объемом товаров, который перевозится посредством указанного поезда; формирование дополнительного почтово-багажного поезда, следующего по тому же маршруту, нецелесообразно.

ООО «Корпорация «Поле» и ООО «Транс-Сервис Би» осуществляют поставку грузов в районы Крайнего Севера поездом №902 в течение длительного периода времени, имеют долгосрочные контракты с поставщиками/покупателями товаров и сформированный парк вагонов в распоряжении. Увеличение числа принадлежащих ИП Ворсину В.А. вагонов в составе почтово-багажного поезда №902 возможно только за счет сокращения числа вагонов иных перевозчиков, что приведет к разрыву долгосрочных отношений с поставщиками (покупателями), потере части выручки, увольнению персонала и другим негативным последствиям для тех грузоотправителей, количество отправляемых вагонов которых будет уменьшено. По мнению представителей заинтересованных лиц, такая ситуация не соотносится с принципами справедливости.

ИП Шадрин Г.Л. и ООО «ТК-Русстраспорт» надлежащим образом извещались о времени и месте заседаний комиссий по рассмотрению дела №1270-ФАС52-03/13, однако своих представителей для участия не направляли.

Заслушав пояснения лиц, участвующих в деле, исследовав материалы дела в их взаимосвязи и достаточности для принятия решения, комиссия Нижегородского УФАС России приходит к следующему.

Открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» создано открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и автономной некоммерческой организацией «Центр организационного обеспечения структурной реформы на железнодорожном транспорте» в соответствии с

договором о создании Общества от 02.12.2009 №2009-01. Исходя из положений раздела 2 Договора, пункта 3.2.1 Устава ОАО «ФПК», утвержденного собранием учредителей 02.12.2009, одним из основных видов деятельности Общества является перевозка пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в поездах дальнего следования по территории Российской Федерации и в международном сообщении.

Согласно положениям статьи 4 Федерального закона «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки относятся к сферам деятельности субъектов естественных монополий.

Приказом Федеральной службы по тарифам Российской Федерации от 27.05.2010 №190-т «О включении организаций в Реестр субъектов естественных монополий, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль» ОАО «ФПК», осуществляющее деятельность в сфере услуг железнодорожных перевозок (в том числе перевозка грузобагажа), включено в раздел 1 «Железнодорожные перевозки» реестра субъектов естественных монополий на транспорте под регистрационным номером 77/1/4.

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

С учетом изложенного, ОАО «ФПК» занимает доминирующее положение на рынке оказания услуг железнодорожных перевозок (в том числе перевозка грузобагажа) на территории Российской Федерации.

Федеральный закон «О защите конкуренции» формулирует требования для хозяйствующих субъектов при их вступлении в гражданско-правовые отношения с другими участниками гражданского оборота; для лиц, занимающих доминирующее положение на рынке, введены ограничения, предусмотренные [статьей 10](#) названного Федерального закона.

Так, частью 1 статьи 10 Федерального 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, в частности запрещается создание дискриминационных условий.

Пункт 8 статьи 4 Федерального закона «О защите конкуренции» под дискриминационными условиями понимает 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

Применительно к рассматриваемой ситуации ИП Ворсин В.А. осуществляет предпринимательскую деятельность, связанную с перевозкой товаров народного потребления в районы Крайнего Севера (города Воркута, Усинск, Печора).

Согласно пунктам 1, 2 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации

(далее также – ГК РФ) перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

С учетом положений статьи 789 ГК РФ, а также исходя из понятия «перевозчик», определенного в статье 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав железнодорожного транспорта), ОАО «ФПК» как организация, осуществляющая естественно-монопольный вид деятельности в сфере железнодорожных перевозок, по договорам перевозки железнодорожным транспортом общего пользования принимает на себя обязательства доставить пассажира, а также вверенный багаж, груз и (или) грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю).

При этом договор перевозки транспортом общего пользования является публичным договором (пункт 2 статьи 789, статья 426 ГК РФ), то есть перевозчик по характеру своей деятельности обязан осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица.

В соответствии со статьей 798 ГК РФ, статьей 10 Устава железнодорожного транспорта грузоотправители, грузополучатели при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать с перевозчиками долгосрочные договоры об организации перевозок. Договор об организации перевозок заключается в письменной форме.

В договорах об организации перевозок определяются предполагаемые объем перевозок грузов, сроки и условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, а также иные условия организации перевозок.

Аналогичный порядок заключения договоров перевозок грузобагажа повагонными отправками предусмотрен и самим перевозчиком в утвержденной распоряжением названного общества от 04.02.2011 №50р Типовой технологии организации перевозок повагонными отправками грузобагажа в собственных и (или) арендованных багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования ОАО «ФПК» (далее – Типовая технология).

Согласно пункту 8 Типовой технологии организация перевозок повагонными отправками грузобагажа в составах поездов формирования ОАО «ФПК» осуществляется на основании договора об организации перевозок грузобагажа повагонными отправками в собственных (арендованных) багажных и почтовых вагонах в составе поездов формирования ОАО «ФПК», заключаемого от имени ОАО «ФПК» его филиалом и владельцем вагонов (отправителем). В приложении №1 к указанной Типовой технологии приведена типовая форма названного договора, определяющего в качестве его предмета обеспечение взаимодействия между сторонами по вопросам организации перевозок грузобагажа повагонными отправками в вагонах Отправителя, включаемых в состав поездов Перевозчика. Кроме того, в названной типовой форме договора определяются обязанности сторон, порядок технического обслуживания вагона, ответственность сторон,

порядок разрешения споров, действие обстоятельств непреодолимой силы, а также прочие условия (порядок изменения (расторжения договора), срок действия договора).

В период с января по май 2013 года включительно между ИП Ворсиным В.А. и ОАО «ФПК» действовал договор от 30.10.2012 №640-12/Ф(ГРК)(ГЖА) об организации перевозки грузобагажа повагонными отправками в собственных (арендованных) багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования Горьковского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания».

После окончания срока действия данного договора в мае 2013 года между заявителем и ОАО «ФПК» заключен новый договор аналогичного содержания от 27.05.2013 №260-13/Ф (ГРК)(ГЖА).

Указанные договоры заключались в соответствии с требованиями гражданского законодательства Российской Федерации, Типовой технологией ОАО «ФПК».

Подобные договоры заключены ОАО «ФПК» и с иными грузоотправителями, заинтересованными в отправлении грузобагажа повагонными отправками в составе поезда №902, в том числе:

- ООО «Корпорация «Поле» (договор №338-12/Ф(ГРК)(ГЖА) от 10.05.2012; №258-13/Ф(ГРК)(ГЖА) от 27.05.2013);

- ООО «Транс-Сервис БИ» (договор №341-12/Ф(ГРК)(ГЖА) от 10.05.2012; №255-13/Ф(ГРК)(ГЖА) от 27.05.2013);

- ИП Шадринной Г.Л. (договор №364-12/Ф(ГРК)(ГЖА) от 24.05.2012; №257-13/Ф(ГРК)(ГЖА) от 27.05.2013);

- ООО «ТК-Русстраспорт» (договор №362-12/Ф(ГРК)(ГЖА) от 01.06.2012; №259-13/Ф(ГРК)(ГЖА) от 25.04.2013).

Из анализа рассматриваемых договоров, а также Типовой технологии следует, что процесс перевозки грузобагажа состоит из нескольких этапов:

I. Планирование перевозок грузобагажа (раздел 3 Типовой технологии, пункты 2.3.1, 2.3.3 типовых договоров), который включает в себя:

- направление грузоотправителями в срок до 15-го числа каждого месяца, предшествующего перевозке, заявок о планируемых объемах перевозки;

- формирование перевозчиком графика курсирования поезда на основании подтвержденных грузоотправителями объемов перевозки.

II. Формирование нарядов на включение вагонов в состав поезда (раздел 4 Типовой технологии), включающее:

- направление грузоотправителями перевозчику не позднее, чем за пять суток до отправления поезда заявлений на включение собственных и арендованных вагонов в составы поездов;

- формирование филиалом ОАО «ФПК» наряда на включение вагонов в состав поезда и не менее чем за трое суток до отправления поезда направление его

филиалом на согласование в ОАО «ФПК».

III. Непосредственно организация перевозки – формирование почтово-багажного поезда (раздел 5 Типовой технологии, пункты 2.2.4, 2.2.5, 2.3.4, 2.3.5, 2.3.9), предусматривающая:

- оформление перевозочных документов грузоотправителям не менее чем за сутки до отправления поезда (на основании согласованного ОАО «ФПК» наряда на формирование поезда)

- оплата перевозчику услуг перевозки железнодорожным транспортом, а именно за пробег вагонов в составе почтово-багажного поезда в соответствии со ставками, установленными Федеральной службой по тарифам Российской Федерации;

- передача перевозчиком пономерного наряда на формирование почтово-багажного поезда начальнику станции не менее чем за 12 часов до отправления поезда;

- формирование поезда на станции отправления; после отправления поезда со станции формирования филиал ОАО «ФПК» на дороге отправления/проследования поезда проверяет соответствие информации о вагонах поезда, внесенной в автоматизированную базу данных (АРМ СПбП), фактическому составу поезда, при расхождении своевременно корректирует изменения состава поезда.

В ходе рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства комиссией Нижегородского УФАС России исследованы заявки о планируемых объемах перевозки (для включения в график курсирования), графики курсирования поезда, наряды на включение вагонов грузоотправителей в состав поезда, оформляемые грузоотправителями и перевозчиком в отношении поезда №902 за период с января по декабрь 2013 года; результаты исследования приведены в таблице, представленной ниже.

Из анализа приведенных данных следует, что независимо от того, какое количество вагонов заявлялось грузоотправителями к перевозке в течение 2013 года, ОАО «ФПК» выделяет одно и то же количество «мест» в составе рассматриваемого поезда всем грузоотправителям:

- ООО «Корпорация «Поле» - 7/8 вагонов поочередно;

- ИП Шадриной Г.А. – 7 вагонов;

- ООО «Транс-Сервис БИ» - 4 вагона;

- ИП Ворсин В.А. – 1 вагон;

- ООО «ТК Русстранспорт» - 1/0 вагонов поочередно.

Так, в январе 2013 года **ООО «Корпорация «Поле»** подавало заявки на включение в состав поезда №902 10 вагонов на каждую дату его отправления (09.01.2013, 13.01.2013, 17.01.2013, 21.01.2013, 25.01.2013, 29.01.2013).
ОАО «ФПК» включило в состав указанного поезда 8 вагонов
ООО «Корпорация «Поле» в поезд, отправляющийся 09.01.2013, 17.01.2013, 25.01.2013,

29.01.2013, в остальные даты отправления поезда в его состав включено 7 вагонов ООО «Корпорация «Поле». Таким образом, заявки данного грузоотправителя удовлетворены частично (включено **75%** от общего числа вагонов, заявленных в январе 2013 года).

В иные месяцы 2013 года ООО «Корпорация «Поле» также направляло ОАО «ФПК» заявки на включение в состав поезда 10 вагонов, в каждый месяц указанные заявки удовлетворялись перевозчиком аналогичным образом.

ИП Шадрин Г.Л. в январе 2013, а также в иные месяцы названного года, за исключением августа, направляло в адрес ОАО «ФПК» заявки на включение в состав поезда 10 вагонов; в августе предприниматель просила включить в состав поезда 9 вагонов. ОАО «Федеральная пассажирская компания» во все без исключения месяцы прошедшего года включило в состав грузобагажного поезда №902 7 вагонов ИП Шадрин Г.Л.

Таким образом, заявки ИП Шадрин Г.Л. удовлетворены ОАО «ФПК» в августе 2013 года на **75%** (от общего числа заявленных в августе 2013 года вагонов), в иные месяцы 2013 года на **70%** (от общего числа заявленных в каждом месяце вагонов).

В январе 2013 года **ООО «Транс-Сервис БИ»** просило ОАО «ФПК» включить в состав поезда №902, отправлявшегося 09.01.2013, 17.01.2013, 25.01.2013, 4 вагона, в оставшиеся даты отправления – 5 вагонов. ОАО «ФПК» включило в состав поезда вне зависимости от даты его отправления 4 вагона ООО «Транс-Сервис БИ». Аналогичная ситуация складывалась в отношении удовлетворения заявок названного грузоотправителя в феврале, марте, мае, июне 2013 года; в перечисленные месяцы заявки ООО «Транс-Сервис БИ» удовлетворялись на **88,89%** (от общего числа заявленных в каждом месяце вагонов). В апреле, июле, августе, сентябре 2013 года заявки ООО «Транс-Сервис БИ» содержали просьбу о включении в состав поезда 4 вагонов; указанные заявки удовлетворены на **100%**. В октябре – декабре 2013 года ООО «Транс-Сервис БИ» направляло заявки на включение в состав поезда 5 вагонов, указанные заявки удовлетворены на **80%** (от общего числа заявленных в каждом месяце вагонов).

ИП Ворсин В.А. в январе 2013 года просил ОАО «ФПК» включить в состав поезда №902 2 принадлежащих ему вагона; заявки удовлетворены на **50%**, в каждую дату отправления в состав поезда включено по 1 вагону названного хозяйствующего субъекта. Аналогичная ситуация складывалась в феврале – июне, сентябре, декабре 2013 года. В июле – августе 2013 года заявки ИП Ворсин В.А. содержали просьбу о включении в состав поезда 3-х вагонов, однако в состав поезда включено по 1 вагону (заявки удовлетворены на **33,33%**). В октябре-ноябре 2013 года ИП Ворсин В.А. заявлял в составе данного поезда 5 вагонов, ОАО «ФПК» в каждую дату отправления включило по 1 вагону заявителя (заявки удовлетворялись на **20%**).

ООО «ТК Русстранспорт» осуществляло отправку 1 вагона поездом №902 с периодичностью один раз в восемь дней в течение 2013 года; все заявки данного общества удовлетворены в полном объеме.

Таким образом, ОАО «ФПК» при рассмотрении заявок грузоотправителей и формировании грузобагажного поезда №902 сообщением Киров-Воркута не

придерживалось однообразного подхода, предоставляя преимущества одним лицам и ущемляя интересы других.

Из правового смысла и содержания понятия дискриминационных условий, создание которых запрещено антимонопольным законодательством, следует, что в качестве нарушения рассматриваются создаваемые доминирующим хозяйствующим субъектом, участвующим в экономических отношениях и конкурирующим между собой организациям/предпринимателям неравные условия осуществления предпринимательской деятельности.

Анализ условий, на которых грузоотправителями (лицами, участвующими в рассмотрении дела №1270-ФАС52-03/13 в качестве заинтересованных лиц и заявителя) приобретаются услуги, связанные с перевозкой груза багажа на железнодорожном транспорте, свидетельствует о том, что наиболее неблагоприятные условия создаются ИП Ворсину В.А.

В рассматриваемой ситуации именно ОАО «ФПК» при формировании состава грузобагажного поезда №902 определяет в отношении каждого грузоперевозчика количество отправляемых им вагонов и, как следствие, объем перевезенного им товара, и в конечном итоге объем полученной выручки от его реализации.

Установлено, что максимально допустимая длина поезда №902 составляет 21 вагон (перевозчик имеет возможность включить в состав поезда 20 вагонов грузоотправителей), вместе с этим данный поезд не может состоять менее, чем из 15 вагонов.

При этом представителем заявителя и заинтересованными лицами в ходе рассмотрения дела пояснялось, что каждый из них готов увеличить объемы отправляемых на север страны товаров народного потребления (увеличить число вагонов), однако, несмотря на это, формирование дополнительного состава (в том числе и с меньшим количеством вагонов) нецелесообразно.

Так, 31 июля 2013 года ОАО «ФПК» организовало совещание с руководителями транспортных компаний по вопросу удовлетворения потребности грузоотправителей на включение собственных (арендованных) вагонов в состав почтово-багажного поезда №902 сообщением Киров-Воркута.

В ходе данного совещания определено, что *«потребность включения собственных (арендованных) вагонов транспортных компаний превышает допустимую длину почтово-багажного поезда №902»*.

Для удовлетворения вышеуказанной потребности грузоотправителям предложено курсирование почтово-багажного поезда №902 периодичностью через день составами не менее 15 вагонов. Согласно протоколу совещания у первого вице-президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова от 19.10.2012 № ВМ-112 пр исключается назначение почтово-багажных поездов составами менее 15 вагонов.

На совещании заслушаны выступления представителей транспортных компаний ООО «Корпорация «Поле», ООО «Транс-Сервис БИ», ИП Шадрина.

Представителями указанных транспортных компаний высказано отсутствие потребности в увеличении периодичности курсирования почтово-багажного поезда

№902 с 1 раза в 4 дня до курсирования через день.

Данное предложение было отклонено в связи с тем, что вышеуказанная периодичность курсирования почтово-багажного поезда создаст значительное превышение объемов поставляемых продуктов питания, товаров народного потребления для населения Крайнего Севера. В данном случае предложение по поставке указанных товаров будет значительно превышать их спрос, что является экономически нецелесообразным для деятельности данных транспортных компаний».

Таким образом, ООО «Корпорация «Поле», ООО «Транс-Сервис БИ», ИП Шадрина Г.Л., ИП Ворсин В.А., ООО «ТК-Русстранспорт» конкурируют на одном товарном рынке, соревнуясь между собой за поставку максимально возможного объема товаров в районы Крайнего Севера; каждый из указанных хозяйствующих субъектов заинтересован во включении в состав грузобагажного поезда №902 сообщением Киров-Воркута наибольшего количества вагонов, которые он имеет возможность отправить в конкретные даты.

При этом, в понимании статьи 4 Федерального закона «О защите конкуренции» конкуренция определена как соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

Следовательно, для обеспечения условий честной конкурентной борьбы между названными грузоперевозчиками они должны быть поставлены в равное положение в части получения доступа к естественно-монопольным услугам, связанным с организацией перевозок грузобагажа повагонными отправками. В этой связи ОАО «ФПК» не имеет права предоставлять одним из них привилегированные условия в ущерб интересам иных; такие действия запрещены частью 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

Довод представителей ОАО «Федеральная пассажирская компания» о наличии у ИП Ворсина В.Л. только двух вагонов, что явилось причиной отказа в удовлетворении его заявок в полном объеме, комиссией антимонопольного органа расценивается как несостоятельный.

Положения законодательства, регулирующего правоотношения в сфере грузовых перевозок железнодорожным транспортом, не предоставляют ОАО «ФПК» на этапе планирования состава поезда отказывать грузоперевозчику во включении его вагонов на том основании, что им не предоставлены документы, подтверждающие фактическое наличие этих вагонов на каком-либо праве.

Аргументы представителей заинтересованных лиц о неправомерности изменения числа отправляемых ими вагонов в составе поезда №902 сообщением Киров – Воркута в сторону уменьшения по причине возникновения у указанных лиц убытков, также не находят своего подтверждения в положениях действующего законодательства Российской Федерации.

Так, гражданское законодательство, которое применяется к исследуемым правоотношениям, регулирует отношения между лицами, осуществляющими

предпринимательскую деятельность, или с их участием, исходя из того, что *предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.*

Вместе с тем при соблюдении ОАО «ФПК» положений части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» и однообразном подходе ко всем транспортным компаниям, направляющим заявки на включение вагонов в состав поезда, ООО «Корпорация «Поле», ООО «Транс-Сервис БИ», а также иные лица не ограничены в возможностях конкурировать между собой, в том числе и за возможность увеличить объемы перевозимых на Крайний Север товаров.

Рассмотрев ходатайство ОАО «ФПК» о прекращении рассмотрения настоящего дела на основании пункта 6 части 1 статьи 48 Федерального закона «О защите конкуренции» ввиду наличия решения от 09.09.2011 по делу №404-ФАС52-03/11, комиссия Нижегородского УФАС России не находит правовых оснований для его удовлетворения.

По правилам пункта 6 части 1 статьи 48 Федерального закона «О защите конкуренции» комиссия прекращает рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае наличия вступившего в силу решения антимонопольного органа об установлении факта нарушения антимонопольного законодательства в отношении *рассматриваемых комиссией действий.*

Между тем в рамках дела №404-ФАС52-03/13 комиссия исследовала иные действия ОАО «ФПК», совершаемые перевозчиком в период организации перевозки с января 2010 год по май 2011 года. В рамках дела №1270-ФАС52-03/13 рассматриваются действия по организации перевозок грузобагажа железнодорожным транспортом начиная с января 2013 года и по настоящее время.

В этой связи ОАО «Федеральная пассажирская компания» отказано в удовлетворении заявленного ходатайства.

Подводя итог установленным в ходе рассмотрения дела №1270-ФАС52-03/13 фактическим обстоятельствам в контексте их правового регулирования, комиссия Нижегородского УФАС России приходит к заключительному выводу о том, что открытое акционерное общества «Федеральная пассажирская компания» нарушило часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» в части создания дискриминационных условий контрагентам (грузоотправителям) при формировании грузобагажного поезда №922 (902) сообщением Киров-Воркута.

Разрешая вопрос о необходимости выдачи открытому акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания» предписания, предусмотренного статьей 50 Федерального закона «О защите конкуренции», комиссия учитывает, что ответчиком не представлено документов, которые свидетельствовали бы о прекращении им противоправных действий на момент рассмотрения дела (28.05.2014). Вместе с тем, представитель заявителя настаивал на том, что ОАО «ФПК» ущемляет его интересы при формировании поезда №902 «Киров-Воркута» и в 2014 году.

Исходя из данных обстоятельств, комиссия Нижегородского УФАС России полагает необходимым выдать открытому акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания» предписание о прекращении злоупотребления доминирующим положением на товарном рынке и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

На основании изложенного, комиссия по рассмотрению дела №1270-ФАС52-03/13, руководствуясь статьями 23, 41, 49, 50 Федерального закона «О защите конкуренции»,

решила:

1. **Признать** открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» в части создания дискриминационных условий контрагентам (грузоотправителям) при формировании грузобагажного поезда №922 (902) сообщением Киров-Воркута.
2. **Выдать** открытому акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания» **предписание** о прекращении злоупотребления доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

В соответствии со статьей 52 Федерального закона «О защите конкуренции» настоящее решение может быть обжаловано в Арбитражный суд Нижегородской области в течение трех месяцев со дня его принятия.

Председатель комиссии

Ю.Н. Гребнев

Члены комиссии

И.А. Кошелева

М.В. Горохова

И.С. Куфлина