

РЕШЕНИЕ

Резолютивная часть решения оглашена 16.11.2011 года
Иваново

г.

В полном объеме решение изготовлено 24.11.2011 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Ивановской области по рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства в составе: <...>; рассмотрев дело № 08-30/007 по признакам нарушения Владимирским открытым акционерным обществом «Промжелдортранс» (г. Владимир, ул. 16 лет Октября, д.10 «а», ИНН 3328101252) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135–ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

УСТАНОВИЛА:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Ивановской области поступило заявление ООО «База промышленного снабжения» (далее – ООО «БПС», Заявитель) на действия Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» (далее – ОАО «Владпромжелдортранс», Ответчик), выразившиеся в отказе от заключения договора, регулирующего пропуск локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям необщего пользования, находящимся во владении ОАО «Владпромжелдортранс».

В своем заявлении ООО «БПС» указало, что с 2010 года реализует проект, целью которого является оказание услуг в сфере промышленного железнодорожного транспорта. Услуга состоит в подаче-уборке железнодорожных вагонов для грузополучателей и грузоотправителей со станции Вичуга Северной железной дороги к месту выгрузки/погрузки и обратно.

Для оказания данной услуги Заявителю необходим выезд принадлежащего ему локомотива на приемо-сдаточный путь станции Вичуга Северной железной дороги, прием железнодорожных вагонов от перевозчика ОАО «РЖД» и транспортировка их собственным локомотивом до мест погрузки/выгрузки грузополучателей (грузоотправителей).

Заявитель указал так же, что обратился на станцию Вичуга Северной железной

дороги – филиала ОАО «РЖД» за разъяснениями какие мероприятия необходимо выполнить для осуществления указанной деятельности. В ответе, полученном от ОАО «РЖД», было указано, что помимо выполнения технических условий и условий безопасности, необходимо заключить договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования с ОАО «РЖД». Однако, одним из условий для заключения договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования является получение согласия ОАО «Владпромжелдортранс» на проезд локомотива ООО «БПС» по его железнодорожному пути.

Заявитель пояснил, что, обратившись в Вичугский филиал ОАО «Владпромжелдортранс» с просьбой дать согласие на проезд локомотива ООО «БПС» по их железнодорожным путям, получил ответ о нецелесообразности выезда локомотива ООО «БПС» через их путь на станцию Вичуга Северной железной дороги.

ООО «БПС» расценило данные действия ОАО «Владпромжелдортранс», как нежелание допускать потенциального конкурента на рынок деятельности промышленного железнодорожного транспорта в границах Вичугского района.

Данные действия ОАО «Владпромжелдортранс» Заявитель считает неправомерными, нарушающими антимонопольное законодательство, что и явилось основанием его обращения в Ивановское УФАС России.

28.02.2011 в Ивановское УФАС России поступили дополнительные пояснения (письмо № 83 от 24.02.2011) к заявлению ООО «БПС» от 16.02.2011 № 44, в которых Заявитель указал, что железнодорожный путь ОАО «Владпромжелдортранс» является соединительным, и, следовательно, грузовые операции на этом пути не производятся. Данный путь служит соединяющим со станцией Вичуга Северной железной дороги для других железнодорожных путей необщего пользования, на которых производятся грузовые операции.

Заявитель пояснил так же, что ранее к данному пути примыкало 5 железнодорожных путей, однако действующими на сегодняшний день из них остались только 2 железнодорожных пути. На первом из которых производит грузовые операции ООО «Вичугский машиностроительный завод», второй путь принадлежит ООО «БПС», на котором производятся грузовые операции с тремя грузополучателями.

Заявитель указал, что железнодорожный пути ОАО «Владпромжелдортранс» проектировался и предназначен для проезда на другие железнодорожные пути

необщего пользования.

Для оказания услуг по подаче-уборке вагонов для грузополучателей, осуществляющих грузовые операции на железнодорожном пути ООО «БПС», Заявителем, со своей стороны, было предоставлено согласие на проезд локомотива ОАО «Владпромжелдортранс» по принадлежащему Заявителю пути необщего пользования.

Из дополнительных пояснений Заявителя, так же следует, что грузополучатели заинтересованы в создании конкурентной среды на данном рынке, в подтверждение Заявитель представил договор на подачу-уборку вагонов, заключенный с ОАО «ДСУ-1».

В соответствии со статьей 25 Закона о защите конкуренции Ивановским УФАС России письмом от 11.02.2011 № 08-30/446 у ОАО «Владпромжелдортранс» запрошено объяснение причин отказа пропуска локомотива Заявителя по железнодорожным путям необщего пользования, находящимся в собственности ОАО «Владпромжелдортранс».

В своем ответе (письмо № 07-12/34 от 02.02.2011) на запрос Ивановского УФАС России ОАО «Владпромжелдортранс» указало, что является предприятием промышленного железнодорожного транспорта, осуществляющего подачу и уборку вагонов по путям необщего пользования в адрес контрагентов, имеющих склады и погрузочные площадки.

ОАО «Владпромжелдортранс» осуществляет подачу и уборку вагонов в рамках заключенных с контрагентами договоров. На настоящий момент, как следует из объяснений, заключены договоры с ИП Бубнов А.Ю., ООО «Промснаб», ООО «Машиностроительный завод», ООО «БПС» и ООО «Олимп».

Ответчик так же указал, что, несмотря на заключенные договоры, объемы перевозимых грузов по Вичугскому филиалу низкие, филиал является малорентабельным и любая дополнительная потеря доходов может привести к ликвидации филиала, что крайне не желательно, так как акционерное общество является коммерческой организацией, действующей с целью получения прибыли и в интересах акционерного общества.

Ответчик пояснил, что с позиции действующего гражданского законодательства установление обременения, ограничения в правах собственника недвижимого

имущества для обеспечения нужд собственника другого недвижимого имущества не может решаться посредством установления вещного права (сервитута) владельца одного из железнодорожных путей (ОАО «Владпромжелдортранс») на путь, принадлежащий другому владельцу (ООО «БПС»).

На основании изложенного, Ответчик считает, что в его действиях отсутствуют признаки нарушения антимонопольного законодательства.

В связи с необходимостью сбора доказательств, подтверждающих наличие (отсутствие) нарушения антимонопольного законодательства со стороны ОАО «Владпромжелдортранс», Ивановским УФАС России письмом от 15.03.2011 № 08-30/654 продлен срок рассмотрения заявления в порядке части 1 статьи 44 Закона о защите конкуренции.

Одновременно, письмом от 30.03.2011 № 08-30/881 Ивановское УФАС России обратилось в управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в целях получения разъяснения (заключения) по вопросу наличия (отсутствия) технической возможности у ООО «БПС» и ОАО «Владпромжелдортранс» осуществлять совместную эксплуатацию двух локомотивов при осуществлении движения по одному железнодорожному пути необщего пользования, принадлежащего ОАО «Владпромжелдортранс» и примыкающего к путям ОАО «РЖД».

Письмом от 25.04.2011 № 03-7/558 Федеральная служба по надзору в сфере транспорта сообщило, что пункт 11.2 Инструкции по движению поездов и маневренной работе на железных дорогах Российской Федерации от 16.12.2000 № ЦД-790, не содержит запрета на работу двух и более маневренных локомотивов в одном маневренном районе. При необходимости работы двух и более локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения, указывается в технико-распорядительном акте станции.

31.03.2011 в Ивановское УФАС России поступили дополнительные пояснения ООО «БПС» (письмо № 92 от 31.03.2011), согласно которым для «отстоя локомотива» ООО «БПС» выделен 5 железнодорожный путь, такой вариант размещения позволяет локомотиву ООО «БПС» не создавать препятствий для работы иных локомотивов, осуществляющих операции по подаче-уборке вагонов.

Также Заявитель указал, что принадлежащий ООО «БПС» локомотив оснащен радиостанцией, данный локомотив допускался к выезду на пути ОАО «РЖД» в 2007 году прежним собственником. Осмотр локомотива ООО «БПС» планирует осуществить в апреле-мае 2011 года и получить разрешение на выезд.

Вместе с тем, Заявитель пояснил, что техническая возможность работы двух локомотивов предусмотрена нормативными документами, при этом порядок работы должен быть отражен в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения и Техническо-распорядительном акте станции.

Заявитель указал так же, что в настоящее время, до утверждения Инструкции о порядке обслуживания и организации движения ООО «БПС», действует Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ИП Бубнов, примыкающего к станции Вичуга Северной железной дороги, утвержденной начальником Ярославского отделения Северной железной дороги филиала ОАО «РЖД» от 29.06.2007.

Приказом Ивановского УФАС России от 03.05.2011 № 57 возбуждено дело № 08-30/007 по признакам нарушения Ответчиком части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Определением председателя Комиссии от 04.05.2011 дело № 08-30/007 было назначено к рассмотрению на 09.06.2011.

Приказом № 78 от 06.06.2011 Ивановского УФАС России осуществлена замена председателя Комиссии по рассмотрению дел о нарушении антимонопольного законодательства.

На заседании Комиссии 09.06.2011:

- Заявитель поддержал требования, изложенные в письменных пояснениях от 16.02.2011 № 44 и от 24.02.2011 № 83. Дополнительно пояснил, что железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс» проектировался и предназначался для проезда на другие железнодорожные пути необщего пользования, то есть является соединительным. Минутя этот железнодорожный путь, выехать на станцию Вичуга Северной железной дороги не возможно.

В настоящее время технико-распорядительный акт станции не предусматривает работу двух локомотивов в одном маневренном районе, однако, согласно имеющейся в материалах дела справке Вичугской железнодорожной станции, при достижении между ООО «БПС» и ОАО «Владпромжелдортранс» согласия, в технико-распорядительный акт будут внесены изменения.

Одновременная работа двух локомотивов на одном железнодорожном пути не возможна. Для отстоя локомотива ООО «БПС» выделен 5 железнодорожный путь необщего пользования, такой вариант размещения локомотива позволяет локомотиву ООО «БПС» не создавать препятствий для работы иных локомотивов.

В свою очередь депо ОАО «Владпромжелдортранс» находится в другом маневровом районе, для пропуска локомотива ООО «БПС» у него имеется возможность переместить свой локомотив в другой маневровый район. ООО «БПС» считает, что вопросы взаимодействия между ОАО «Владпромжелдортранс» и ООО «БПС» должны решаться дежурным по станции. ООО «БПС» для проезда локомотива ОАО «Владпромжелдортранс» для доставки груза грузополучателям, находящимся на железнодорожных путях ООО «БПС», предоставило согласие. Пользование ОАО «Владпромжелдортранс» железнодорожным путем ООО «БПС» производится на безвозмездной основе. Поскольку в настоящее время ООО «БПС» не имеет возможности выезда на станцию Вичуга собственным локомотивом, то пришлось заключить договор с Владимирским ОАО «Владпромжелдортранс» на подачу и уборку вагонов их локомотивом;

- Ответчик пояснил, что не согласен с утверждением ООО «БПС» о том, что решение о пользовании железнодорожным путем необщего пользования может приниматься сторонами самостоятельно и регулироваться Северной железной дорогой.

Такой подход, по мнению Ответчика, является неверным, поскольку в статье 17 Федерального закона № 17 от 10.01.2003 «О железнодорожном транспорте» предусмотрено, что «порядок подачи железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта».

Следовательно, такой порядок определяется федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Также Ответчик сообщил, что инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях ОАО «Владпромжелдортранс», утвержденной начальником Ярославского отделения Северной железной дороги, предусмотрено, что одновременная работа в одном районе двух локомотивов не допускается. В данной инструкции расписаны все действия ОАО «Владпромжелдортранс» при эксплуатации железнодорожного пути необщего

пользования.

Кроме того, по мнению Ответчика, в начале необходимо внести изменения в Техничко-распорядительный акт станции о возможности работы двух локомотивов в одном маневровом районе, что следует из пункта 16.6 Правил технической эксплуатации железных дорог.

Вместе с тем, обращаясь за предоставлением согласия на совместную эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ООО «БПС» не указало о том, будут ли отношения носить возмездный или безвозмездный характер.

При обращении в ОАО «Владпромжелдортранс» ООО «БПС» неправомерно руководствовалось пунктом 3 статьи 60 Устава железнодорожного транспорта (далее – УЖТ). В данном случае необходимо было руководствоваться пунктом 1 статьи 60 УЖТ, поскольку такие отношения регулируются заключенным договором. Однако, ООО «БПС» не обращалось во ОАО «Владпромжелдортранс» с предложением заключить договор, не предоставило ни одного документа, свидетельствующего о наличии квалифицированных специалистов для оказания услуг по подаче-уборке вагонов.

Путевое развитие не позволяет совместного использования локомотивов, поскольку невозможно обеспечить пропуск локомотива ООО «БПС» на станцию Вичуга Северной железной дороги ОАО «РЖД».

Дополнительно Ответчик пояснил, что не возражает заключить договор с ООО «БПС», устанавливающий согласие Владимирского ОАО «Промжелдортранс» на проезд локомотива Заявителя по его железнодорожным путям необщего пользования при условии, что будут представлены со стороны ООО «БПС» необходимые документы.

Однако, если на рынок выйдет локомотив ООО «БПС», то это приведет к потере доходов, и уходу с этого рынка ОАО «Владпромжелдортранс».

В соответствии с частью 2 статьи 47 Закона о защите конкуренции определением Комиссии от 09.06.2011 рассмотрение дела № 08-30/007 откладывалось до 15 ч. 00 мин. 27.09.2011.

Определением Комиссии от 09.06.2011 срок рассмотрения дела продлен на шесть месяцев в соответствии с частью 1 статьи 45 Закона о защите конкуренции.

На заседании Комиссии 27.09.2011:

- ОАО «Российские железные дороги» в лице филиала Северная железная дорога (далее – СЖД) пояснило, что пункт 3 статьи 60 Устава железнодорожного транспорта, предусматривающий согласие владельца железнодорожного пути необщего пользования для осуществления проезда по такому пути, требуется только в случае, когда обслуживание железнодорожного пути необщего пользования производится локомотивами, принадлежащими перевозчику (ОАО «РЖД»). Так же представитель СЖД указал, что на сегодняшний день договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования заключен с ИП Бубновым А.Ю., которому ООО «БПС» передало в аренду железнодорожный путь необщего пользования и локомотив. Кроме того, представитель СЖД указал, что возможность использования двух локомотивов в одном маневренном районе имеется при условии соблюдения безопасности движения. СЖД со своей стороны не возражает в выходе на станцию Вичуга локомотива ИП Бубнова А.Ю.;

- Ответчик дополнительно пояснил, что в целях прояснения возникшей ситуации ОАО «Владпромжелдортранс» обращалось за разъяснениями в Приволжское и Северо-Западное управления государственного железнодорожного надзора, из ответов которых следует, что в подобных случаях подлежат заключению договоры на эксплуатацию железнодорожного пути или подачу-уборку вагонов.

ООО «БПС» за заключением договора на эксплуатацию железнодорожного пути не обращалось, а в случае обращения, возникшие разногласия должны были быть урегулированы в суде, поскольку Пленум ВАС РФ № 30 от 30.06.2008 установил, что антимонопольный орган в рамках своей компетенции не вправе разрешать гражданско-правовые споры хозяйствующих субъектов.

Представитель Владимирского ОАО «Промжелдортранс» указал на необходимость прекращения рассмотрения дела № 08-30/007, поскольку получение согласие ОАО «Владпромжелдортранс» не обязательно для заключения договора ООО «БПС» с ОАО «РЖД», а отношения между ООО «БПС» и ОАО «Владпромжелдортранс» должны регулироваться непосредственно частью 1 статьи 60 УЖТ;

- Заявитель указал, что заключению договора ООО «БПС» с ОАО «РЖД» мешало то обстоятельство, что у ООО «БПС» не было утвержденной инструкции о порядке обслуживания железнодорожного пути необщего пользования. Инструкция была

разработана и 01.06.2011 направлена на согласование в Вичугский филиал ОАО «Владпромжелдортранс», однако, до настоящего времени инструкцию общество не рассмотрело, замечаний не представило. Таким образом, ОАО «Владпромжелдортранс» продолжает препятствованию выходу ООО «БПС» на соответствующий товарный рынок.

Учитывая, что Бубнов А.Ю. является учредителем ООО «БПС» в сложившейся ситуации было принято решение о передаче железнодорожного пути в аренду ИП Бубнову А.Ю., поскольку у последнего имеется утвержденная Инструкция на эксплуатацию пути. После передачи ИП Бубнов А.Ю. заключил договор на эксплуатацию железнодорожного пути.

Однако вопрос о проезде локомотива по соединительному железнодорожному пути остается нерешенным.

Для решения данного вопроса ИП Бубнов А.Ю. передал проект договора о совместной эксплуатации железнодорожного пути на рассмотрение в ОАО «Владпромжелдортранс».

В соответствии с частью 2 статьи 47 Закона о защите конкуренции рассмотрение дела № 08-30/007 откладывалось до 16.11.2011.

На заседании Комиссии 16.11.2011 стороны поддержали ранее заявленные позиции.

Заслушав объяснения и доводы лиц, участвующих в деле, исследовав имеющиеся в материалах дела доказательства в их взаимосвязи и достаточности для принятия решения, Комиссия Ивановского УФАС России приходит к следующим выводам.

Как следует из материалов дела, ООО «БПС» является собственником железнодорожного пути протяженностью 1286,1 метра, расположенного по адресу: Ивановская область, г. Вичуга, ул. Шевченко (Свидетельство о государственной регистрации права от 17.12.2010), а также тепловоза ТГМ 23Б (договор купли-продажи от 11.01.2011).

В соответствии со справкой, выданной начальником станции Вичуга Северной железной дороги, железнодорожные пути необщего пользования ООО «БПС» примыкают к станции Вичуга Северной железной дороги (железнодорожные пути общего пользования) через железнодорожный путь необщего пользования длиной

823 метра, принадлежащий Вичугскому филиалу ОАО «Владпромжелдортранс».

На железнодорожном пути, принадлежащем ООО «БПС», производят выгрузку/погрузку следующие грузополучатели/грузоотправители: ООО «ПромСнаб», ИП Бубнов А.Ю. и ОАО «ДСУ-1» (справка начальника станции Вичуга Северной железной дороги).

Между ООО «БПС» и ОАО «ДСУ-1» 23.12.2010 заключен договор на подачу и уборку вагонов, в соответствии с которым ООО «БПС» обязуется обеспечить перевозку вагонов с грузом, прибывающих в адрес Клиента (ОАО «ДСУ-1») с приемосдаточных путей станции Вичуга ОАО «РЖД» до грузовых фронтов Клиента, расположенных на путях ООО «БПС», и обратную вывозку вагонов на приемосдаточные пути станции Вичуга ОАО «РЖД».

ООО «БПС» в целях доставки груза грузополучателям (грузоотправителям) со станции Вичуга Северной железной дороги обратилось в филиал ОАО «РЖД» Северная железная дорога в целях заключения договора эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, предусмотренного статьей 55 Федерального закона № 18-ФЗ от 10.01.2003 «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ).

Письмом за № 31-03/11 от 09.02.2011 филиал ОАО «РЖД» Северная железная дорога указало, что в случае подачи вагонов в адрес контрагентов ООО «БПС» собственным локомотивом, необходимо представить справку от Вичугского филиала ОАО «Владпромжелдортранс», подтверждающую разрешение на проследование вагонов ООО «БПС» по принадлежащим Ответчику путям.

В данном случае ООО «БПС» предварительно обращалось к Ответчику с просьбой дать согласие на проезд локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям ОАО «Владпромжелдортранс».

Письмом № 07-12/34 от 02.02.2011 ОАО «Владпромжелдортранс» указало, что считает нецелесообразным выезд локомотива ООО «БПС» на станцию Вичуга Северной железной дороги через принадлежащий Обществу путь. При этом ОАО «Владпромжелдортранс» так же указало, что в соответствии с пунктом 15.15 Правил технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта – УУПЖТ/332 от 05.05.1995 в маневренной работе может работать один маневренный локомотив, что актуально для работы ОАО «Владпромжелдортранс».

Железнодорожный путь необщего пользования, принадлежащий ОАО «Владпромжелдортранс», непосредственно примыкает к железнодорожным путям общего пользования и является единственным, по которому возможен проезд железнодорожного транспорта от железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования, принадлежащие ООО «БПС».

В соответствии со статьей 1 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) установлен запрет на ограничение гражданских прав и свободы перемещения товаров, кроме случаев, когда такое ограничение вводится федеральным законом.

Статьей 10 ГК РФ запрещается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции и злоупотребления доминирующим положением на рынке.

[Закон](#) о защите конкуренции формулирует требования для хозяйствующих субъектов при их вступлении в гражданско-правовые отношения с другими участниками гражданского оборота. Так, для лиц, занимающих доминирующее положение на рынке, введены ограничения, предусмотренные [статьей 10](#) Закона о защите конкуренции.

Согласно пункту 9 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, в том числе создания препятствий доступу на товарный рынок или выходу из товарного рынка другим хозяйствующим субъектам.

По смыслу [пункта 9 части 1 статьи 10](#) Закона о защите конкуренции "препятствия доступу" на товарный рынок соотносятся и с достаточно близкой перспективой существования (сохранения) на рынке определенного хозяйствующего субъекта (в определенном значимом для него статусе) независимо от наличия либо отсутствия этого субъекта на данном рынке в настоящем времени. Противоправность и общественная опасность создания таких препятствий в форме действий (бездействия) могут быть связаны как с возникновением (зарождением) конкурентной среды в областях (рынках, сферах обращения товаров или услуг), где ранее господствовали субъекты той или иной естественной монополии, так и с сохранением и развитием конкурентной среды там, где она существовала ранее.

При этом в соответствии с пунктом 4 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 30 от 30.06.2008 «О некоторых

вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства» (далее – Пленум № 30 от 30.06.2008) для квалификации действий (бездействия), как злоупотребления доминирующим положением, достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, а именно: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц.

В то же время, оценивая такие действия (бездействие) как злоупотребление доминирующим положением, следует учитывать положения [статьи 10 ГК РФ](#), [части 2 статьи 10](#), [части 1 статьи 13](#) Закона о защите конкуренции, и, в частности, определять, были совершены данные действия в допустимых пределах осуществления гражданских прав либо ими налагаются на контрагентов неразумные ограничения или ставятся необоснованные условия реализации контрагентами своих прав.

Таким образом, для квалификации совершенного деяния в качестве указанного правонарушения и подтверждения его состава в действиях конкретного лица, необходимо, чтобы лицо, совершившее данное деяние:

- обладало признаком хозяйствующего субъекта;
- занимало доминирующее положение на соответствующем товарном рынке;
- результатом его действий явилось наступление одного из перечисленных в части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции последствий, либо угроза такого наступления, при этом его действия (бездействие) должны оцениваться по критерию, во-первых, допустимости таких прав, во-вторых, разумности тех или иных ограничений для контрагента.

В соответствии с Уставом Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» оно создано для осуществления хозяйственной деятельности, целью Общества является получение прибыли, для извлечения которой Общество имеет гражданские права и несет гражданские обязанности. Основными видами деятельности общества являются организация перевозок железнодорожным транспортом необщего пользования, оказание транспортных услуг грузополучателям, грузоотправителям и другие.

Следовательно, ОАО «Владпромжелдортранс» соответствует понятию хозяйствующего субъекта.

Для установления обстоятельств по делу Комиссия рассмотрела вопрос о

положении, занимаемом Ответчиком на товарном рынке деятельность промышленного железнодорожного транспорта.

Согласно части 1 статьи 5 Закона о конкуренции доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) 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 (за исключением финансовой организации) доля которого на рынке определенного товара превышает 50%, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим (подпункт 1 пункта 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции).

ОАО «Владпромжелдортранс» Приказом Ивановского УФАС России № 63 от 04.07.2005 включено в «Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определенного товара в размере более чем 35 процентов или занимающих доминирующее положение на рынке определенного товара, если в отношении такого рынка федеральными законами установлены случаи признания доминирующим положения хозяйствующих субъектов» на товарном рынке «Деятельность промышленного железнодорожного транспорта» в географических границах «Вичугский район, Родниковский район, Кинешемский район Ивановской области» с долей более 65%.

В соответствии с пунктом 3.25 Административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства Российской Федерации (утвержден Приказом ФАС России от 25.12.2007 № 447), аналитическим отделом Ивановского УФАС России, согласно пунктам 3.6.1 - 3.6.3 Административного регламента ФАС России по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией (утвержден Приказом ФАС России от 17.01.2007 № 5), оценил положение ОАО «Владпромжелдортранс» на товарном рынке, по заявлению ООО «БПС», что отражено в служебной записке от 18.04.2011.

Указанная служебная записка содержит вывод о том, что ОАО «Владпромжелдортранс» имеет признаки доминирующего положения на товарном рынке «Деятельность промышленного железнодорожного транспорта» в географических границах «Вичугский район, Родниковский район, Кинешемский район Ивановской области».

Пунктом 13 Постановления Пленума ВАС РФ № 30 от 30.06.2008 разъяснено, что установление доминирующего положения хозяйствующего субъекта производится с учетом его доли на рынке определенного товара. При этом доля признается, если не доказано иное, равной указанной в реестре хозяйствующих субъектов. Следует учитывать также, что если доля лица на рынке определенного товара превышает 50 процентов, то в силу [пункта 1 части 1 статьи 5](#) Закона о защите конкуренции положение такого лица признается доминирующим, если не доказано иное.

Вывод о признаках доминирующего положения отражен в служебной записке аналитического отдела от 22.09.2011.

На заседаниях Комиссии Ответчиком не было представлено доказательств того, что его положение на указанном товарном рынке не может быть признано доминирующим.

ОАО «Владпромжелдортранс», являясь собственником железнодорожного подъездного пути необщего пользования, имеет возможность оказывать решающее влияние на общие условия предоставления в пользование ООО «БПС» железнодорожного подъездного пути к путям общего пользования ОАО «РЖД».

На основании изложенного, Комиссия признает положение ОАО «Владпромжелдортранс» доминирующим на товарном рынке «Деятельность промышленного железнодорожного транспорта» в географических границах Вичугского, Родниковского, Кинешемского районов Ивановской области (статья 5 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 «О защите конкуренции»).

Исследование представленных в дело материалов, позволяет Комиссии прийти к выводу о том, что в действиях ОАО «Владпромжелдортранс» содержится прямой отказ в пропуске локомотива ООО «БПС» по железнодорожному пути необщего пользования, принадлежащему ОАО «Владпромжелдортранс».

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Закон) железнодорожные пути необщего пользования - пути, примыкающие непосредственно или через другие подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Правоотношения, возникающие между перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования регулируются специальными нормами законодательства – Федеральным законом от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта».

Согласно статье 2 УЖТ владельцем железнодорожного пути необщего пользования является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта.

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. При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования локомотива подача и уборка вагонов, маневренная работа на таком железнодорожном пути осуществляется локомотивом, принадлежащем перевозчику (статья 55 УЖТ).

На основании статьи 60 УЖТ 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.

Названной статьей так же предусмотрено, что 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.

Учитывая изложенное, следует, что в рассматриваемых взаимоотношения ООО «БПС» является контрагентом, владеющим железнодорожным путем необщего пользования, примыкающим к железнодорожному пути необщего пользования иного владельца, которым, в рассматриваемом случае, выступает ОАО «Владпромжелдортранс».

Согласно пункту 3 Постановления Пленума Высшего арбитражного суда РФ от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» заключение договоров, связанных с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожном пути необщего пользования свои склады, погрузочно-разгрузочные площадки либо примыкающие к железнодорожным путям владельца этих путей свои железнодорожные пути, является обязанностью, как этих сторон, контрагентов, так и перевозчика, если перевозчик обслуживает железнодорожный путь необщего пользования своим локомотивом (статья 60 УЖТ).

Таким образом, из совокупного анализа приведенных положений законодательства следуют выводы о том, что законодателем предусмотрено урегулирование отношений между контрагентом и владельцем железнодорожного пути необщего пользования примыкающего к железнодорожным путям общего пользования вне зависимости от доставки груза собственным локомотивом или локомотивом перевозчика. Для этого и установлена особая форма согласования порядка пользования в отношении железнодорожных путей необщего пользования, при которой Контрагент (в данном случае – ООО «База промышленного снабжения») может обеспечить потребность в проезде на принадлежащий ему железнодорожный путь через железнодорожный путь необщего пользования, находящийся в собственности иного лица, в порядке, предусмотренном статьей 60 УЖТ, только путем заключения договора с владельцем железнодорожного пути необщего пользования (ОАО «Владпромжелдортранс»).

На данный факт указывает письменное пояснение Северо-западного управления государственного железнодорожного надзора № 01-01/1357 от августа 2011 на запрос ОАО «Владпромжелдортранс», представленного Ответчиком в материалы рассматриваемого дела.

Согласно пункту 2.1 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации № 26 от 18.06.2003 (далее – Правила эксплуатации), формы договора (на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу уборку вагонов) определяются в зависимости

от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования и локомотива, обслуживающего данный железнодорожный путь.

С учетом изложенного, данная структура договорных связей по обслуживанию путей необщего пользования позволяет урегулировать сложившиеся взаимоотношения посредством выбора одного из двух договоров, при этом обеспечивается баланс интересов участников.

Следовательно, при установлении факта примыкания железнодорожного пути ООО «БПС» к железнодорожному пути необщего пользования Владимирского ОАО «Промжелдортранс» и отсутствия возможности доставки грузов на железнодорожный путь ООО «БПС», минуя железнодорожный путь Владимирского ОАО «Промжелдортранс», последний в соответствии со статьей 60 УЖТ обязан заключить один из вариантов договора, обеспечивающих право на проезд локомотива ООО «БПС» по его железнодорожным путям необщего пользования.

Указание СЖД на отсутствии необходимости предоставления согласия ОАО «Владпромжелдортранс» для заключения договора эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования с ООО «БПС», поскольку доставка груза осуществляется не локомотивом перевозчика (ОАО «РЖД»), не исключает в действиях ОАО «Владпромжелдортранс» отказа в пропуске локомотива ООО «БПС» по железнодорожному пути необщего пользования, принадлежащему ОАО «Владпромжелдортранс».

В данном случае законодательно предусмотрено урегулирование отношений между ОАО «Владпромжелдортранс» и ООО «БПС» в порядке статьи 60 УЖТ путем заключения договора.

ООО «БПС» письмом от 11.01.2011 обратилось в ОАО «Владпромжелдортранс» с просьбой дать согласие на проезд локомотива и вагонов Заявителя по железнодорожному пути, принадлежащему Ответчику.

В ответе № 07-12/34 от 02.02.2011 ОАО «Владпромжелдортранс» указало, что, рассмотрев обращение ООО «БПС» о предоставлении права выхода локомотива, принадлежащего ООО «БПС» на железнодорожные пути Вичугского филиала ОАО «Владпромжелдортранс», считает «нецелесообразным выезд локомотива ООО «БПС» на станцию Вичуга через железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс» и далее по тексту письма «в маневренной работе может работать только один локомотив, что актуально для работы ОАО «Владпромжелдортранс».

Оценив письмо № 07-12/34 от 02.02.2011 ОАО «Владпромжелдортранс», Комиссия приходит к выводу, что его содержание дает недвусмысленное понятие, а определенно четко указывает на отказ ОАО «Владпромжелдортранс» осуществлять пропуск локомотива ООО «БПС» по своим железнодорожным путям необщего пользования.

Адресованный ООО «БПС» ответ от 02.02.2011 воспринят последним так же, как отказ в проезде его локомотива по путям необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс», что следует из пояснений представителя ООО «БПС», отраженных в протоколе от 16.11.2011.

Из содержания письма ОАО «Владпромжелдортранс» не следует, что Ответчик намерен урегулировать взаимоотношения со своим Контрагентом посредством заключения одного из видов договора, предусмотренных статьей 60 УЖТ, после предоставления последним необходимых для этого документов.

При этом, с учетом изложенного, довод ОАО «Владпромжелдортранс» о том, что ООО «БПС» не обращалось к нему с просьбой заключить договор, а, следовательно, в действиях ОАО «Владпромжелдортранс» не содержится отказа от заключения договора и урегулирования отношений, с учетом формулировки письма Ответчика № 07-12/34 от 02.02.2011, Комиссия считает несостоятельным.

В данном случае статья 60 УЖТ, а так же пункты 2.5 – 2.12 Правил эксплуатации не содержат буквального указания о том, что предложение о заключении договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов должно исходить только от контрагента владельца железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к путям общего пользования.

Кроме того, ООО «БПС», руководствуясь положениями статьи 60 УЖТ, выразило желание урегулировать отношения по пропуску своего локомотива с ОАО «Владпромжелдортранс» по его железнодорожным путям, и у ОАО «Владпромжелдортранс» была законодательно предоставленная возможность предложить реализовать соответствующее право Контрагента посредством заключения договора в установленном порядке.

Таким образом, Комиссия приходит к выводу, что, отказ в пропуске локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям ОАО «Владпромжелдортранс», является препятствием Заявителю для выхода на рынок промышленного железнодорожного

транспорта.

Комиссия, рассмотрев доводы, приводимые ОАО «Владпромжелдортранс» в ходе рассмотрения дела, о правомерности отказа в пропуске локомотива ООО «БПС» по своим железнодорожным путям необщего пользования, пришла к следующим выводам.

Довод ОАО «Владпромжелдортранс» о том, что решение о совместном использовании железнодорожным путем необщего пользования должно приниматься федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, со ссылкой на статью 17 Закона, Комиссия считает несостоятельным.

Из содержания данной нормы права следует, что порядок подачи железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

В целях реализации предоставленных полномочий Министерством путей сообщения Российской Федерации утверждаются правила, содержащие основные положения по технической эксплуатации железных дорог, в частности, Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации ([Приказ](#) МПС РФ от 03.07.2001 № 16, с изменениями внесенными [Распоряжением](#) МПС РФ от 09.03.2004 № 80р) устанавливают основные положения по технической эксплуатации железных дорог и порядок действий работников железнодорожного транспорта при их эксплуатации, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

Следовательно, федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта устанавливаются общие нормы по организации подачи железнодорожного подвижного состава, тогда как решение о возможном совместном использовании железнодорожных путей необщего пользования достигается между контрагентом и владельцем данных путей. Этот принцип построения взаимоотношений и закрепляется в статье 60 УЖТ.

Довод Ответчика о невозможности одновременной работы локомотивов ООО «БПС» и ОАО «Владпромжелдортранс» Комиссия считает не подтвержденным Ответчиком, а представленные материалы и пояснения лиц, участвующих в деле

опровергают его.

В соответствии с пунктом 11.2 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, утвержденной Министерством путей сообщения Российской Федерации от 16.10.2000 № ЦД-790, в каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения, указывается в технико-распорядительном акте станции.

Следовательно, действующее законодательство допускает возможность работы нескольких локомотивов в одном маневровом районе.

В то же время возможность работы в одном маневровом районе двух локомотивов подтверждается пояснениями Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (письмо от 25.04.2011 № 03-7/558), указывающими на отсутствие законодательного запрета на работу двух локомотивов в одном маневровом районе.

В материалах дела № 08-30/007, помимо прочего, имеется справка, составленная начальником станции Вичуга Северной железной дороги, из содержания которой следует возможность выхода на станцию Вичуга Северной железной дороги двух локомотивов, осуществляющих подачу-уборку вагонов, осуществляемого по команде дежурного по станции, который в зависимости от ситуации определяет очередность и время выхода каждого из локомотивов.

Так же из справки следует, что в настоящее время на станции Вичуга работает один маневровый локомотив. Однако, после заключения ООО «БПС» договора с ОАО «РЖД» и получением разрешения ОАО «Владпромжелдортранс» на выезд локомотива, в технико-распорядительный акт станции будут внесены изменения, регламентирующие порядок работы двух локомотивов.

Пояснения, представленные СЖД в ходе заседания Комиссии 27.09.2011, указывают, что возможность использования двух локомотивов в одном маневровом районе имеется при условии соблюдения безопасности движения. СЖД со своей стороны не возражает в выходе локомотива Заявителя.

Кроме того, как следует из пояснений Заявителя, не опровергнутых Ответчиком, депо ОАО «Владпромжелдортранс» находится в другом маневровом районе и для пропуска локомотива ООО «БПС» по своим железнодорожным путям необщего пользования у локомотива Ответчика имеется техническая возможность уехать в

другой маневровый район.

Из представленной Ответчиком в материалы дела № 08-30/007 схемы железнодорожных путей Вичугского участка Владимирского ОАО «Промжелдортранс» следует, что в маневровом районе, кроме путей ОАО «Владпромжелдортранс» и ООО «БПС», существуют железнодорожные пути необщего пользования иных контрагентов (ООО «Олимп», ООО «Машиностроительный завод»), примыкающие к железнодорожному пути необщего пользования Ответчика, на которые так же может быть поставлен локомотив Ответчика для пропуска локомотива ООО «БПС», что говорит о наличии возможности совместного использования железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс».

Со стороны ОАО «Владпромжелдортранс» в материалы настоящего дела не представлено документов, свидетельствующих о наличии препятствий или отсутствия технической возможности осуществлять совместную эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, в том числе невозможности осуществлять пропуск локомотива ООО «БПС».

Доводы ОАО «Владпромжелдортранс» о том, что действующая Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях ОАО «Владпромжелдортранс» предусматривает работу только одного локомотива, Комиссией не может быть принят, как соответствующее доказательство.

В соответствии с абзацем 5 пункту 1.7 Правил эксплуатации при изменении технического оснащения железнодорожного пути необщего пользования или технологии работы инструкция пересматривается в установленном порядке.

В данном случае наличие подобного условия в Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях ОАО «Владпромжелдортранс» не является обстоятельством, препятствующим или запрещающим проезд локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс», поскольку положения Инструкции могут быть изменены при изменении технологии работы железнодорожного пути необщего пользования.

Вместе с тем, как следует из инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях Вичугского филиала ОАО «Владпромжелдортранс», так и из справки начальника станции Вичуга Северной железной дороги, из пояснений представителей СЖД, маневровая работа на станции Вичуга будет производиться только по указанию дежурного по станции и по сигналам дежурных стрелочных постов.

На основании изложенного, Комиссия приходит к выводу об отсутствии доказательств, свидетельствующих о невозможности совместной эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования двумя локомотивами, то есть, основания отказа в виду невозможности действия двух локомотивов на железнодорожных путях Владимирского ОАО «Прожектортранс», обществом не подтверждены.

Довод Ответчика о том, что до начала совместной эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования необходимо внести соответствующие изменения в Техничко-распорядительный акт станции о возможности работы двух локомотивов в одном маневровом районе, Комиссия не может признать состоятельным.

Согласно пункту 15.2 [Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденной Министерством путей сообщения РФ 26.05.2000 № ЦРБ-756 \(ред. от 03.07.2001, с изменениями. от 09.03.2004\)](#) технико-распорядительный акт станции разрабатывается начальником станции на основе и в полном соответствии с данными Правилами, [инструкцией](#) по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, [инструкцией](#) по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и [Инструкцией](#) по составлению технико-распорядительных актов железнодорожных станций.

Пунктом 8 [Инструкции по составлению технико-распорядительных актов железнодорожных станций ОАО «РЖД», утвержденной ОАО "РЖД" 15.03.2005 № ХЗ-3801 \(редакции от 22.12.2006\)](#) предусмотрено, что изменения и дополнения в технико-распорядительный акт станции могут вноситься только по основаниям, перечень которых предусмотрен данным пунктом и является исчерпывающим. В числе прочих оснований предусмотрено изменение путевого развития станции, устройств СЦБ, связи, контактной сети, а также изменение порядка использования технических средств, приема, отправления поездов или производства маневровой работы на данной станции, изменения технологии работы станции.

Следовательно, факт изменения маневровой работы станции является основанием для внесения изменений в Техничко-распорядительный акт станции, а не наоборот.

Данное обстоятельство подтверждается и справкой начальника станции Вичуга Северной железной дороги, из которой следует, что после заключения ООО «БПС» договора с ОАО «РЖД» и получения разрешения ОАО «Владпромжелдортранс» на выезд локомотива в технико-распорядительный акт станции будут внесены изменения, регламентирующие порядок работы двух локомотивов, то есть прямо указывает на необходимость урегулирования сторонами отношений по работе в одном маневровом районе двух локомотивов.

Пояснения Общества, изложенные в письме № 07-12/88 от 05.03.2011, о низких объемах перевозимых грузов по Вичугскому филиалу и его малорентабельности, а также о дополнительной потере доходов, не может быть рассмотрено Комиссией как основание для отказа ООО «БПС» в проезде локомотива по железнодорожным путям Ответчика.

Более того, принимая во внимание последующее поведение Ответчика по вопросу урегулирования отношений по пропуску локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям ОАО «Владпромжелдортранс», включая сопутствующую этому переписку, Комиссия приходит к выводу, что действия Ответчика непосредственно были направлены на создание препятствий доступу ООО «БПС» на соответствующий рынок услуг.

В частности, 01.06.2011 ООО «БПС» направило в адрес ОАО «Владпромжелдортранс» инструкцию о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

Поскольку железнодорожный путь необщего пользования Заявителя примыкает к железнодорожному пути необщего пользования Ответчика, то, в соответствии с абзацем 2 пункта 17 Правил эксплуатации, инструкция утверждается владельцем железнодорожного пути необщего пользования по согласованию с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь.

Письмом от 01.07.2011 № 51 ОАО «Владпромжелдортранс» (Вичугский филиал) ответило, что им направлен запрос в Федеральную службу по надзору в сфере транспорта для разъяснения моментов, касающихся взаимодействия организаций. При получении ответа Общество проинформирует о дальнейших действиях.

12.07.2011 и 11.08.2011 Владимирским ОАО «Владпромжелдортранс» получены пояснения Приволжского управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта № 5-18-1547 и Северо-Западного управления государственного железнодорожного надзора № 01-01/1357.

Однако, ответ ОАО «Владпромжелдортранс» направило в адрес ООО «БПС» только 17.10.2011 (письмо № 07-12/412), содержащий разногласия с предложенными ООО «БПС» условиями Инструкции.

В данном случае, рассмотрение ОАО «Владпромжелдортранс» Инструкции ООО «БПС» о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, необходимой для заключения договора эксплуатации железнодорожного пути с ОАО «РЖД» (письмо ОАО «РЖД» 09.02.2011 № 31-03/11, пункт 2.9 Правил эксплуатации), осуществлено в сроки, которые, по мнению Комиссии, нельзя признать разумными.

По общему правилу построения договорных и обязательственных правоотношений к сроку урегулирования таких отношений обычно предъявляется требование, не превышающее тридцати дней со дня получения проекта договора, соглашения и т.п. (статья 445 ГК РФ).

Комиссия полагает, что при отсутствии законодательно установленного срока по рассмотрению и согласованию Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования срок рассмотрения указанной инструкции должен определяться в соответствии с обычно предъявляемыми требованиями и составлять не более 30 дней.

На применение срока, определяемого тридцатью днями, для рассмотрения и согласования положений Инструкции указал и Ответчик в своих пояснениях, отраженных в протоколе заседания Комиссии от 16.11.2011.

Таким образом, учитывая действия ОАО «Владпромжелдортранс» по отказу в пропуске локомотива ООО «БПС» по своим железнодорожным путям необщего пользования и бездействие на протяжении длительного срока по согласованию Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ООО «БПС», Комиссия приходит к выводу о создании действиями ОАО «Владпромжелдортранс» препятствий доступу ООО «БПС» на рынок услуг промышленного железнодорожного транспорта.

Установленные по делу обстоятельства не позволяют Комиссии признать со стороны ОАО «Владпромжелдортранс» реализацию субъективных прав, исключая причинение вреда ООО «БПС» в осуществлении своей хозяйственной деятельности.

Поскольку, исходя из положений статьи 209 ГК РФ, только ОАО «Владпромжелдортранс», как собственнику железнодорожного пути необщего пользования, принадлежит право предоставлять третьим лицам услуги по

использованию подъездного пути, постольку оно является единственным продавцом услуг по использованию железнодорожного пути необщего пользования.

Появление на данном товарном рынке нового продавца возможно только путем передачи ему прав на пользование подъездным железнодорожным путём необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс», либо строительства нового подъездного пути, что связано с большими временными и материальными затратами.

Приходя к данному выводу, Комиссией так же учтено то обстоятельство, что железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс» проектировался и предназначался для проезда на другие железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие к нему, то есть является соединительным со станцией Вичуга Северной железной дороги ОАО «РЖД». Минувя железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс» осуществить выход, на сегодняшний день, на станцию Вичуга Северной железной дороги ОАО «РЖД» не возможно.

В свою очередь урегулирование отношений ОАО «Владпромжелдортранс» по пропуску локомотива Заявителя является ключевым условием для начала осуществления деятельности по предоставлению услуги по подаче уборке вагонов грузоотправителям/грузополучателям, производящим погрузку/выгрузку на железнодорожном пути необщего пользования ООО «БПС».

При этом отказ ОАО «Владпромжелдортранс» в проезде локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям необщего пользования Ответчика направлено на сохранение положения ОАО «Владпромжелдортранс» как единственного хозяйствующего субъекта, оказывающего услуги по подаче-уборке вагонов грузополучателям, грузоотправителям от станции Вичуга Северной железной дороги, в том числе по железнодорожным путям необщего пользования ООО «БПС».

Данный факт подтверждается пояснениями Ответчика, как озвучиваемыми входе заседания Комиссии и отраженными в протоколе от 09.06.2011, в частности: «при выходе на рынок локомотива ООО «БПС» это приведет к потере доходов и уходу с этого рынка ОАО «Владпромжелдортранс», так и изложенными в письме № 07-12/88 от 05.03.2011, а именно: «любая дополнительная потеря доходов может привести к ликвидации Вичугского филиала, что крайне не желательно, так как акционерное общество ... действует с целью получения прибыли», что свидетельствует о незаинтересованности Ответчика в появлении конкурента на соответствующем товарном рынке.

Действия ОАО «Владпромжелдортранс» Комиссия не может признать обоснованными и в силу того факта, что для осуществления деятельности по подаче-уборке вагонов для грузополучателей, осуществляющих грузовые операции на железнодорожном пути необщего пользования ООО «БПС», ОАО «Владпромжелдортранс» так же необходимо было урегулировать отношения с ООО «БПС». Со своей стороны ООО «БПС» (на безвозмездной основе) предоставлено соответствующее согласие письмом от 17.12.2010.

Кроме того, в материалы дела № 08-30/007 представлен договор на подачу и уборку вагонов, заключенный между ООО «БПС» и ОАО «ДСУ-1», свидетельствующий о заинтересованности грузоотправителей в появлении на соответствующем товарном рынке иного хозяйствующего субъекта, осуществляющего деятельность по подаче-уборке вагонов.

Основной целью конкуренции является 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 (пункт 7 статьи 4 Закона о защите конкуренции).

Действия же ОАО «Владпромжелдортранс» направлены на недопущение конкурентной среды рынке оказания услуг по подаче-уборке вагонов и укрепление своего господствующего положения.

Кроме того, действия ОАО «Владпромжелдортранс» по препятствованию входу ООО «БПС» на рынок услуг промышленного железнодорожного транспорта путем отказа в пропуске локомотива ООО «БПС» по железнодорожным путям необщего пользования Ответчика в связи с нецелесообразностью, а также не согласование Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, повлекли за собой отказ ООО «БПС» от осуществления деятельности по подаче-уборке вагонов контрагентам и сдачу в аренду железнодорожного пути необщего пользования и локомотива ИП Бубнову А.Ю. для реализации последним входа на рынок услуг промышленного железнодорожного транспорта.

Таким образом, действия ОАО «Владпромжелдортранс», выразившиеся в отказе ООО «БПС» в проезде через железнодорожный путь необщего пользования, находящийся в собственности Общества, прилегающий к железнодорожным путям общего пользования, в порядке, предусмотренном статьей 60 УЖТ, содержат признаки нарушения запрета, предусмотренного пунктом 9 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, и приводят к ущемлению интересов ООО «БПС» в осуществлении хозяйственной деятельности, а также недопущению конкуренции на товарном рынке «Деятельность промышленного железнодорожного

транспорта».

Иных обстоятельств, свидетельствующих о нарушении Ответчиком антимонопольного законодательства, Комиссией не установлено.

В связи с нарушением Ответчиком пункта 9 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции Комиссией выяснялись сведения о размере причиненного Ответчиком ущерба или извлечения дохода.

В соответствии с письмом № 33 от 05.10.2011 ООО «БПС» указало, что в результате отказа ОАО «Владпромжелдортранс» в пропуске локомотива Заявителя по своим железнодорожным путям необщего пользования прямые убытки у ООО «БПС» отсутствуют. Неполученная прибыль так же не может быть достоверно оценена, ввиду невозможности обоснованной оценки затрат на эксплуатацию собственного локомотива.

Письмом № 07-12/413 от 17.10.2011 ОАО «Владпромжелдортранс» указало, что получало доход только в соответствии с заключенными договорами с Контрагентами.

Основания для прекращения рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 08-30/007 в силу пунктов 1 – 5 части 1 статьи 48 Закона о защите конкуренции отсутствуют.

Согласно пункту 5 части 1 статьи 49 Закона о защите конкуренции Комиссия при принятии решения по делу о нарушении антимонопольного законодательства разрешает вопрос о выдаче предписаний и об их содержании, а так же о необходимости осуществления других действий, направленных на устранение и (или) предотвращение нарушения антимонопольного законодательства.

В настоящее время железнодорожный путь необщего пользования и локомотив переданы Заявителем в аренду третьему лицу – ИП Бубнову А.Ю., которым осуществлено заключение договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования № 2-162 от 04.08.2011 с ОАО «Российские железные дороги», а также построение договорных отношений с ОАО «Владпромжелдортранс» осуществляется непосредственно арендатором в рамках направления самостоятельного договора о совместной эксплуатации железнодорожного пути от 26.09.2011.

В то же время, в соответствии с положениями пункта 1.7 Правил эксплуатации Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования при изменении владельца железнодорожного пути разрабатывается новая.

Из этого Комиссия приходит к выводу, что инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования разрабатывается и согласуется лицом, во владении которого находится железнодорожный путь необщего пользования.

При передаче железнодорожного пути необщего пользования ООО «БПС» в аренду ИП Бубнову А.Ю. необходимость согласования подобной инструкции устранена, поскольку у ИП Бубнова А.Ю., как владельца на праве аренды соответствующего пути, утверждена и действует Инструкция о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования от 31.05.2007.

Учитывая факт выбытия, на сегодняшний день, из владения и пользования ООО «БПС» железнодорожных путей необщего пользования, Комиссия приходит к выводу об отсутствии оснований для выдачи предписания ОАО «Владпромжелдортранс».

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

Признать действия Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» нарушением пункта 9 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившимся в злоупотреблении доминирующим положением, а именно: создании препятствий доступу на товарный рынок промышленного железнодорожного транспорта ООО «База промышленного снабжения» путем отказа ООО «БПС» (в нарушение порядка, предусмотренного пунктом 60 Устава железнодорожного транспорта) в проезде его локомотива через железнодорожные пути необщего пользования ОАО «Владпромжелдортранс», примыкающие к железнодорожным путям общего пользования, на станцию Вичуга Северной железной дороги, что приводит к ущемлению интересов Заявителя в осуществлении своей хозяйственной деятельности, а также недопущению конкуренции на товарном рынке «Деятельность промышленного железнодорожного транспорта».

Предписание ОАО «Владпромжелдортранс» о прекращении нарушения антимонопольного законодательства не выдавать в связи с передачей ООО «База промышленного снабжения» железнодорожных путей необщего пользования и локомотива в аренду третьему лицу – индивидуальному предпринимателю Бубнову А.Ю. и построением последним самостоятельных хозяйственных отношений по использованию переданных объектов с ОАО «Владпромжелдортранс».

Основания для прекращения рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 08-30/007 в силу пунктов 1 – 5 части 1 статьи 48 Закона о защите конкуренции отсутствуют.

Передать уполномоченному должностному лицу Ивановского УФАС России материалы настоящего дела для возбуждения дела об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Подписи членов Комиссии

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