

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

УПРАВЛЕНИЕ ПО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

РЕШЕНИЕ

по делу №41

Резолютивная часть оглашена 24.09.2010

В полном объеме изготовлено 05.10.2010

05.10.2010

г. Екатеринбург

Комиссия Свердловского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе (Приказ от 15.06.2009 №257 в ред. от 12.07.2009 №301):

Волкова С.Н. – заместителя руководителя управления, председателя Комиссии;

Анисимовой Ю.В. – начальника отдела ограничения монополистической деятельности, члена Комиссии;

Смирнова Ю.Б. – эксперта отдела ограничения монополистической деятельности, члена Комиссии;

Ялуниной П.С. – специалиста - эксперта отдела ограничения монополистической деятельности, члена Комиссии,

рассмотрев дело № 41 от 15.06.2010 по признакам нарушения ОАО «РЖД» в рамках деятельности Свердловской железной дороги п. 10 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в нарушении

установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования путём неверного применения регулируемых тарифов на услуги по подаче и уборке вагонов на подъездные железнодорожные пути необщего пользования в части завышения расстояния, за которое взимается указанный сбор, что ущемляет интересы контрагентов ОАО «РЖД»,

УСТАНОВИЛА:

Дело возбуждено Приказом Свердловского УФАС России от 15.06.2009 №257 и Определением от 15.06.2010 назначено к рассмотрению на 12.07.2010. Рассмотрение дела №41 дважды откладывалось: на 23.08.2010 и на 24.09.2010.

Поводом для возбуждения настоящего дела явилось обращение ЗАО «Уралтара» (вх. от 05.05.2010 №01-4039) в Свердловское УФАС России о нарушении антимонопольного законодательства ОАО «РЖД» в рамках деятельности его филиала – Свердловской железной дороги.

Между заявителем и Свердловской железной дорогой (далее – Дорога) заключен и действует «Договор №2/255 от 15.06.2009 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования Закрытого акционерного общества «Уралтара» при станции Свердловск - товарный» (далее – Договор), который заключен на 5 лет.

В силу п.1 Договора локомотивом «Перевозчика» (Дорога) производится подача, расстановка на места погрузки, выгрузки и уборка вагонов на (с) железнодорожный путь необщего пользования «Контрагента» (ЗАО «Уралтара»), **примыкающий к железнодорожной станции Свердловск - Товарный через железнодорожные пути необщего пользования, принадлежащие другим организациям.**

В то же время п. 12 Договора установлено, что подача вагонов локомотивом Дороги к местам погрузки/выгрузки, находящимся на железнодорожных подъездных путях заявителя, производится **со станции Свердловск - Сортировочный.**

Соответственно, расстояние, за которое производится сбор за подачу и уборку вагонов, принимается **14,9 км** в оба конца.

В процессе исполнения Договора заявитель пришёл к выводу о том, что, исходя из названия Договора и технологического процесса взаимодействия железнодорожной станции примыкания и владельца железнодорожного подъездного пути, фактическая длина пробега локомотива Дороги при подаче вагонов на места выгрузки/погрузки ЗАО «Уралтара» и, соответственно, при уборке вагонов оттуда значительно меньше расстояния, указанного в Договоре.

По оценке заявителя (вх. от 15.05.2010 301-4727), основанной на сведениях из Инструкций о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования предприятий – владельцев подъездных путей, расстояние подачи/уборки вагонов составляет **1,94 км** и складывается из следующих участков пути:

1.317 метров – расстояние от упора подъездного пути ЗАО «Уралтара» до границы подъездного пути (стрелочный перевод №556);

2.300 метров - расстояние от границы подъездного пути ЗАО «Уралтара» (стрелочный перевод №554, примыкание к подъездному пути ООО «Объединение «Хозтовары») до границы подъездного пути ООО «Объединение «Хозтовары» (стрелочный перевод №554),

3.240 метров – расстояние от границы подъездного пути ООО «Объединение «Хозтовары» (стрелочный перевод №554, примыкание к подъездному пути ОАО «ЕУПК «Монтажспецстрой») до границы подъездного пути ОАО «ЕУПК «Монтажспецстрой» (стрелочный перевод №546);

4.347 метров - расстояние от границы подъездного пути ОАО «ЕУПК «Монтажспецстрой» (стрелочный перевод №546, примыкание к участку пути, находящемуся на балансе Свердловск-Пассажирской дистанции пути ПЧ-7) до стрелочного перевода №530 ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий»;

5.199 метров - расстояние от стрелочного перевода №530 ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий» до стрелочного перевода №528 ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий»;

6.541 метр - расстояние от стрелочного перевода №528 ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий» до границы подъездного пути ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий», примыкающего к путям станции примыкания Свердловск - товарный (Гипсовая).

Столь значительная разница в расстояниях (14,9 км и 1,94 км) объясняется тем, что согласно п.12 Договора подача вагонов на места выгрузки заявителя производится **со ст. Свердловск – Сортировочный**. По мнению заявителя, оплачиваться должна длина пробега локомотива, рассчитываемая **от точки примыкания к ст. Свердловск - товарный железнодорожных путей необщего пользования (собственник – ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий») до упора подъездного пути заявителя**.

Позиция заявителя о несоответствии расстояния, указанного в Договоре, существующему порядку обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ЗАО «Уралтара», **примыкающем к станции Свердловск-Товарный** (парк Гипсовая) Свердловской железной дороги, основана на том, что согласно п.1 Договора **подъездные пути необщего пользования заявителя опосредованно**, через пути необщего пользования других хозяйствующих субъектов – ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий», ОАО «ЕУПК «Монтажспецстрой», ООО «Объединение «Хозтовары» **примыкают к станции Свердловск - товарный, а не к станции Свердловск - Сортировочный**.

Заявитель обратился к Дороге (исх от 25.12.2009 №18) с предложением о внесении соответствующих изменений в п.12 Договора, на что Дорога ответила отказом (исх. от 25.01.2010 №32/НОД-2).

Заявитель полагает, что ответчик, изначально включив в условия Договора технологически необоснованное расстояние, которое учитывается при взимании

сбора за подачу и уборку вагонов, затем безосновательно, без обсуждения предложенных изменений в договор отказал заявителю в этом.

По мнению заявителя, в действиях ОАО «РЖД» в рамках деятельности Филиала – Свердловской железной дороги усматривается нарушение антимонопольного законодательства.

Ответчик считает (исх от. 25.01.№32/НОД2), что в соответствии со ст.64 Федерального закона от 10.01.2003 №122-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» (далее -Устав) изменения в договоры на эксплуатацию и на подачу и уборку вагонов вносятся в случае изменения технического оснащения либо технологии работы железнодорожной станции или железнодорожных путей необщего пользования. Подобные основания для изменения Договора, который был подписан заявителем без разногласий, отсутствуют. Таким образом, в действиях ответчика отсутствуют признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Уральское территориальное управление Росжелдора сообщило (вх. от 02.07.2010 №01-6081), что в соответствии с имеющейся технической документацией станцией примыкания является железнодорожная станция **Свердловск - Товарный** (Гипсовая) Свердловской железной дороги. Поэтому **расстояние**, за которое перевозчиком взимается сбор за подачу и уборку вагонов на подъездной путь ЗАО «Уралтара», **должно быть указано от данной станции.**

Оценив доказательства и доводы, представленные лицами, участвующими в деле, Комиссия пришла к следующим выводам.

Согласно ст.2 Устава в нём используются следующие понятия:

перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, управомоченному на его получение лицу (получателю);

инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - **инфраструктура**) - технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения;

владелец инфраструктуры - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующего договора;

грузоотправитель - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, и указано в перевозочном документе;

грузополучатель - физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза;

груз - объект, принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные 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;

владелец железнодорожного пути необщего пользования - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта;

тарифные руководства - сборники, в которых публикуются утвержденные в установленном законодательством Российской Федерации порядке тарифы, ставки платы и сборов за работы и услуги железнодорожного транспорта, правила применения таких тарифов, ставок платы, сборов, а также утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта перечни железнодорожных станций, расстояния между ними и выполняемые на территориях железнодорожных станций операции.

Согласно ст.3 Федерального закона от 17.08.1995 №147-ФЗ «О естественных монополиях» естественная монополия - состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров; субъект естественной монополии - хозяйствующий субъект, занятый производством (реализацией) товаров в условиях естественной монополии.

В силу ч. 1 ст.4 названного Закона железнодорожные перевозки относятся к сферам деятельности субъектов естественных монополий.

ОАО "РЖД" является субъектом естественной монополии, включено в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте по осуществлению деятельности в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (Приказ Федеральной службы по тарифам от 29.12.2004 435-Т).

В силу ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" перевозочным процессом является совокупность организационно - и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Поскольку осуществление перевозки грузов невозможно без оказания услуг по подаче и уборке вагонов, перевозка грузов и оказание услуг по подаче и уборке вагонов представляют собой единый технологический процесс железнодорожных перевозок, подпадающий под сферу регулирования Закона о естественных монополиях.

Соответственно, услуги железнодорожной перевозки и связанные с ними технологические операции подлежат государственному регулированию путём установления цен на оказываемые услуги, указанные в соответствующих тарифных руководствах, а именно:

Тарифное руководство №1 (прейскурант 10-01) – тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры,

Тарифное руководство №2 – ставки платы за пользование вагонами и контейнерами,

Тарифное руководство №3 – сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (погрузочно-разгрузочные работы, взвешивание груза, подача и уборка вагонов и др.).

Согласно ст. 64 Устава взаимоотношения перевозчиков, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей регулируются правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, а также договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договорами на подачу и уборку вагонов.

Взаимоотношения между грузоотправителями, грузополучателями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, перевозчиками и владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования при эксплуатации и обслуживании железнодорожных путей необщего пользования регулируют Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утверждённые Приказом МПС России от 18.06.2003 №26 (далее - Правила №26).

В силу п. 2.1 Правил 26 формы договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или на подачу и уборку вагонов определяются в зависимости от принадлежности железнодорожного пути необщего пользования и локомотива, обслуживающего данный железнодорожный путь.

Отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, имеющим на праве собственности железнодорожный путь необщего пользования, примыкающий к железнодорожному пути необщего пользования основного владельца, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

Согласно Приложению 2 к Правилам №26 в п.17 типового договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования (при обслуживании железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры железнодорожного пути общего пользования, локомотивом

перевозчика) указывается расстояние, за которое взимается сбор за подачу, расстановку на места погрузки, выгрузки и уборки вагонов с железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу.

В соответствии с указанным нормативным актом между заявителем и ответчиком заключен и действует «Договор №2/255 от 15.06.2009 на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования ЗАО «Уралтара при станции Свердловск-товарный».

Комиссия считает, что у заявителя имеются законные основания требовать от ответчика внесения изменения в договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования, в части, касающейся установления протяженности пробега локомотива перевозчика при подаче/уборке вагонов на/с подъездной железнодорожный путь необщего пользования ЗАО «Уралтара», поскольку принцип определения расстояния подачи и уборки вагонов, установленный Дорогой не соответствует действующему законодательству в области железнодорожного транспорта, внутренним распорядительным документам ОАО «РЖД», определяющим технологический процесс взаимодействия железнодорожной станции примыкания и владельцев железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих к этой станции.

Пункт 17 Договора между сторонами предусматривает, что изменения и дополнения к нему производятся в порядке и в сроки, установленные Правилами №26. Таким образом, стороны договорились, что в своих взаимоотношениях по Договору они руководствуются положениями этого нормативного акта.

Статья 58 Устава и п.2.3 Правил устанавливают, что договоры на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования должны учитывать технологию функционирования **станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования**, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях - единые технологические процессы работы железнодорожных путей необщего пользования и **станции примыкания**.

Таким образом, по мнению Комиссии, п.12 Договора изначально не отвечал требованиям действующего законодательства, а также противоречил другим условиям Договора по следующим основаниям.

Согласно сведениям, представленным заявителем и не оспоренным ответчиком, **подъездные пути заявителя примыкают к железнодорожным путям общего пользования ст. Свердловск - товарный** через пути необщего пользования следующих юридических лиц: ООО «Объединение «Хозтовары», ОАО «ЕУПК «Монтажспецстрой», ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий».

Положения Договора и Акта обследования железнодорожного пути необщего пользования от 11.06.2009 (далее – Акт) в соответствии с требованиями приведённых выше норм определяют **в качестве станции примыкания железнодорожную станцию Свердловск – товарный**:

1.Наименование Договора: «Договор №2/255 от 15.06.2009 на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования Закрытого

акционерного общества «Уралтара» **при станции Свердловск-товарный**»;

2. пункт 1 Договора: «...производится подача, расстановка на места погрузки, выгрузки и уборка вагонов на (с) железнодорожного пути необщего пользования «Контрагента» (ЗАО «Уралтара»), **примыкающего к железнодорожной станции Свердловск – Товарный**;

3. пункт 7 Договора: уведомление о подаче вагонов производится ответственным работником **станции Свердловск – товарный**;

4. в преамбуле Акта указана станция **Свердловск-товарный** и её начальник Байгозин А.А.;

5. п.2 Акта: место примыкания железнодорожного пути необщего пользования – к станции **Свердловск-товарный**.

Указание на станцию **Свердловск-товарный** как на **станцию примыкания** железнодорожного пути необщего пользования ЗАО «Уралтара» также содержится в согласованной сторонами «Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ЗАО «Уралтара», **примыкающем к станции Свердловск-Товарный** (парк Гипсовая) Свердловской железной дороги» от 23.03.2008, согласованной начальником ст. Свердловск - Товарный (п.п.1.3,2.1,6.1).

Постановлением Федеральной энергетической комиссии РФ от 19.06.2002 №35/15 утверждены Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (Тарифное руководство №3). Раздел 2.7 устанавливает правила применения сборов за подачу и уборку вагонов. Согласно п.2.7.4 этого раздела **расстояние подачи и уборки вагонов определяется от стрелки примыкания железнодорожного подъездного пути к путям железнодорожной станции. Если железнодорожный подъездной путь непосредственно не примыкает к железнодорожной станции, а примыкает к другому железнодорожному подъездному пути, то расстояние подачи и уборки вагонов принимается от стрелки примыкания железнодорожного подъездного пути, непосредственно примыкающего к путям железнодорожной станции.**

Имеется Телеграмма ОАО "РЖД" от 08.10.2009 N ЦДМД-16/22, которая содержит разъяснения по применению пункта 2.7.4 Тарифного руководства N 3 в части определения расстояния подачи и уборки вагонов.

Применительно к рассматриваемому случаю начальной точкой такого расстояния (при подаче вагонов) является граница подъездного пути ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий», примыкающего к путям станции Свердловск - товарный, а конечной – упор подъездного пути ЗАО «Уралтара».

Следовательно, указание в п.12 Договора условия о том, что подача вагонов локомотивом Дороги к местам погрузки/выгрузки, находящимся на подъездных железнодорожных путях заявителя, производится со станции Свердловск – Сортировочный не имеет под собой законных оснований.

Отрицая факт нарушения антимонопольного законодательства, ответчик в качестве основания указывает отсутствие нарушения прав и ущемления интересов заявителя в связи с отсутствием от него заявок на подачу и уборку вагонов.

Действительно, как подтвердил заявитель, подача и уборка вагонов локомотивом перевозчика по его подъездному пути по его заявкам до настоящего времени не осуществлялась, однако она регулярно производилась для юридических лиц (грузовладельцев), арендующих у заявителя складские помещения, расположенные на его подъездном пути.

В соответствии со ст. 60 Устава **контрагентом** является **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.

В силу п. 2.1 Правил №26 подача и уборка вагонов пользователю или контрагенту, который в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего владельцу инфраструктуры или иному владельцу железнодорожного пути необщего пользования, имеет склады и погрузочно-разгрузочные площадки, регулируются договорами на подачу и уборку вагонов между перевозчиком и контрагентом при обслуживании его локомотивом перевозчика. В этом случае договор может быть заключен только при согласии основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования на подачу и уборку вагонов к (с) местам погрузки, выгрузки контрагента. Данное согласие удостоверяется подписью и печатью основного пользователя железнодорожного пути необщего пользования в договоре на подачу и уборку вагонов.

В настоящее время с участием заявителя («Контрагент» - владелец пути необщего пользования») ответчиком («Перевозчик») заключены и действуют следующие договоры с **владельцами складских помещений и погрузочно-разгрузочных площадок, расположенных в пределах железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего заявителю (Грузовладельцы):**

ЗАО «Полярис»: договор на оказание услуг по подаче и уборке вагонов №НОДМ - 118/10 от 01.01.2010;

ООО «Торговая компания «Дефа»: договор на оказание услуг по подаче и уборке вагонов №НОДМ-123/10 от 01.01.2010;

ООО «Корвет»: договор на оказание услуг по подаче и уборке вагонов №НОДМ 105/10 от 01.01.2010.

Согласно п.2.1 каждого из договоров «Контрагент» предоставляет «Грузовладельцу» во временное пользование для производства грузовых операций **железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие к станции Свердловск-Товарный** и обязуется пропускать вагоны «Грузовладельца» по своей территории, а «Перевозчик» берёт на себя обязательство по подаче вагонов в соответствии с заявкой «Грузовладельца» на погрузку или прибывших под выгрузку в адрес «Грузовладельца», а также уборку этих вагонов после окончания грузовых операций.

Согласно п/п. б) п.3.1 такого договора «Грузовладелец» оплачивает «Перевозчику» **сбор за подачу и уборку вагонов** за каждый выход локомотива «Перевозчика» на железнодорожный путь необщего пользования **за расстояние подачи и уборки согласно договору, заключенному между «Перевозчиком» и «Контрагентом»** по ставкам таблицы 10, п.п.2.7,2.8 Тарифного руководства №3 и с учетом повышающих коэффициентов.

Следовательно, сбор с грузовладельцев взимается за расстояние **14,9 км, указанное в п.12 оспариваемого Договора.**

Это подтверждается ведомостями подачи и уборки вагонов (форма ГУ-46 ВЦ), на основании которых производились расчёты указанных хозяйствующих субъектов с Дорогой за услуги по подаче и уборке вагонов. Во всех ведомостях расстояние в оба конца составляет **14,9 км**, что соответствует подаче вагонов не от ст. Свердловск - Товарный, как это должно быть в соответствии с действующими нормативными актами, а от ст. Свердловск - Сортировочный, как это указано в п.12 Договора.

В силу ч.5 ст.5 Федерального закона от 26.07.2010 №135-ФЗ «О защите конкуренции» ОАО «Российские железные дороги» занимает доминирующее положение в сфере железнодорожных перевозок.

Согласно п.10 ч. 1 ст. 10 указанного Закона запрещаются действия занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе, нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

Как следует из п.5 Постановления Пленума ВАС РФ от 30.06.2008 №30, в случае **неверного применения регулируемых цен (тарифов)** хозяйствующим субъектом, злоупотребляющим своим доминирующим положением, антимонопольный орган принимает меры по прекращению соответствующего нарушения, обеспечению условий конкуренции, а также по привлечению нарушителя к административной ответственности.

Как уже было указано ранее, сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте, в том числе за подачу и уборку вагонов подлежат государственному регулированию и определены разделом 2.7 «Сбор за подачу и уборку вагонов» Тарифного руководства №3. Согласно таблице №10 этого раздела величина ставки сборов за подачу и уборку вагонов на железнодорожные подъездные пути, не принадлежащие железным дорогам, локомотивом, принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта (за один выход локомотива), зависит от расстояния подачи и уборки вагонов в оба конца.

Использование ответчиком при начислении платы грузовладельцам за подачу и уборку вагонов на подъездной путь заявителя величины расстояния в 14,9 км имело своим результатом её значительное завышение.

Превышение ответчиком законного сбора за подачу и уборку вагонов в расчётах с тремя указанными выше хозяйствующими субъектами составило **241808,85 руб.**

Возвращаясь к доводу ответчика об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства на том основании, что не были нарушены права и ущемлены интересы заявителя, Комиссия считает его несостоятельным.

При рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства антимонопольный орган не связан фактами, изложенными в заявлении, а обязан провести полное, всестороннее и объективное расследование нарушения антимонопольного законодательства, самостоятельно собрав для этого необходимые доказательства.

Включение ответчиком в Договор с заявителем расстояния подачи и уборки вагонов в 14,9 км влечёт следующие последствия:

1. **может иметь** своим результатом нарушение прав и ущемление интересов заявителя в случае, когда он, как грузовладелец, в соответствии с заявкой выступит в качестве потребителя услуги на подачу вагонов на погрузку или прибывших под выгрузку в его адрес, а также на уборку этих вагонов после окончания грузовых операций,

2. **имеет своим результатом** нарушение прав и ущемление интересов грузовладельцев – пользователей железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего заявителю.

Более того, как установлено Комиссией, в других договорах ответчика на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к железнодорожной станции Свердловск – товарный, заключённых с другими владельцами этих путей, расстояние подачи и уборки вагонов, как и в случае с ЗАО «Уралтара», определено от ст. Свердловск – Сортировочный.

Комиссией исследованы договоры юридических лиц: ООО «Объединение «Хозтовары», ОАО «ЕУПК «Монтажспецстрой», ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий», через пути необщего пользования которых подъездные пути заявителя примыкают к железнодорожным путям общего пользования ст. Свердловск – товарный.

В результате установлено следующее.

1. ООО «Объединение «Хозтовары», договор №2/261 от 27.05.2006, расстояние подачи и уборки вагонов – **14,9 км** в оба конца;

2. ОАО «Екатеринбургское управление производственной комплектации «Монтажспецстрой», договор №2/240 от 06.05.2008, расстояние подачи и уборки вагонов – **14,2 км** в оба конца;

3. ОАО «Свердловский завод гипсовых изделий», договор №\238 от 25.03.2008, расстояние подачи и уборки вагонов – **13,3 км** в оба конца.

По сведениям, представленным ответчиком, 24 организации являются владельцами железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожной станции Свердловск – товарный.

Принимая решение по делу, Комиссия принимает к сведению информацию заявителя (вх. от 14.07.2010 №01-6549) о том, что между ЗАО «Уралтара» и ОАО «РЖД» в лице Филиала – Свердловская железная дорога согласован вопрос о внесении изменений в «Договор на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования №2/225 от 15.06.2009» в части расстояния подачи и уборки вагонов на его подъездной путь путём подписания 09.07.2010 дополнительного соглашения к Договору (имеется в материалах дела). По согласованию сторон п.1.2 Договора изложен в следующей редакции: «Расстояние, за которое взимается сбор за подачу и уборку вагонов, принимается **3,9 км**, считая в оба конца».

Уточнение и согласование ответчиком расстояния подачи и уборки вагонов для заявителя должно иметь своим следствием корректировку этого показателя также для тех организаций, через чьи подъездные пути осуществляется примыкание к станции Свердловск – товарный подъездного пути заявителя.

Таким образом, Комиссия установила следующее.

Между заявителем и ответчиком заключен и действует договор на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего заявителю. Пунктом 12 договора установлено, что расстояние подачи и уборки вагонов на подъездной путь заявителя составляет 14,9 км в оба конца, что не соответствует технологии функционирования станции Свердловск - товарный, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования заявителя, технологии этого пути, единому технологическому процессу работы железнодорожных путей необщего пользования заявителя и железнодорожной станции примыкания – Свердловск - Товарный, не отвечает требованиям действующего законодательства в области железнодорожного транспорта, внутренним распорядительным документам ОАО «РЖД», определяющим технологический процесс взаимодействия железнодорожной станции примыкания и владельцев железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих к этой станции.

Начисление платы за подачу и уборку вагонов ответчик производит с применением ставок сборов, утверждённых органом государственного регулирования – Федеральной энергетической комиссией.

Использование ответчиком показателя (расстояния) в 14,9 км при начислении платы грузовладельцам за подачу и уборку вагонов на подъездной путь заявителя имеет своим результатом её необоснованное завышение.

Согласно п.10 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых является или может являться ущемление интересов других лиц, в том числе, нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования, каким является неверное применение хозяйствующим субъектом, занимающим доминирующее положение на товарном рынке, регулируемых цен (тарифов).

В соответствии с п. 3 Постановления Конституционного Суда РФ от 24.06.2009 № 11-П указанная выше мера по основаниям и процедуре применения, а также по своим

правовым последствиям является специфической формой принудительного воздействия на участников охраняемых антимонопольным законодательством общественных отношений, призвана обеспечить восстановление баланса публичных и частных интересов путем изъятия доходов, полученных хозяйствующим субъектом в результате злоупотреблений, и компенсировать таким образом не подлежащие исчислению расходы государства, связанные с устранением негативных социально-экономических последствий нарушения антимонопольного законодательства. Компенсаторский характер данной меры обуславливает возможность ее применения за совершение деяний, связанных с монополистической деятельностью, параллельно с мерами ответственности, носящими штрафной характер, что само по себе не затрагивает сферу действия общеправового принципа недопустимости повторного привлечения к ответственности за одно и то же деяние.

Выручка от реализации в соответствии с п.2 ст.249 НК РФ определяется, исходя из всех поступлений, связанных с расчетами за реализованные товары (работы, услуги) или имущественные права, выраженные в денежной и (или) натуральной формах, а реализацией товаров, работ, услуг в п.1 ст.39 НК РФ признается осуществляемые на возмездной или безвозмездной основе соответственно передача (в том числе обмен товарами, работами или услугами) права собственности на товары, результатов выполненных работ одним лицом для другого лица, оказание услуг одним лицом другому лицу.

Руководствуясь пп. к) п.2 ч.1 ст. 23, ч.1 ст. 39, ч.ч. 1 – 3 ст. 41, п.1 ч.1 ст.48, ч.1 ст. 49 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

1.Признать факт нарушения ОАО «РЖД» в рамках деятельности его филиала - Свердловской железной дороги п. 10 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 «О защите конкуренции», выразившегося в нарушении установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования путём неверного применении регулируемых тарифов на услуги по подаче и уборке вагонов на подъездные железнодорожные пути необщего пользования в части завышения расстояния, за которое взимается указанный сбор, что ущемляет интересы контрагентов ОАО «РЖД».

2.Выдать предписание ОАО «РЖД» о прекращении нарушения п.10 ч.1 ст.10 Федерального закона «О защите конкуренции».

3.Выдать предписание о взыскании в федеральный бюджет дохода, полученного вследствие нарушения антимонопольного законодательства в сумме 241808,85 руб.

Члены Комиссии

Ю.В. Анисимова

П.С. Ялунина

Ю.Б. Смирнов

ПРЕДПИСАНИЕ № 41

05.10.2010

г.

Екатеринбург

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Свердловской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Колотовой Т.Р. - руководителя управления, председателя Комиссии,

Волкова С.Н. - заместителя руководителя управления, члена Комиссии,

Анисимовой Ю.В. – начальника отдела ограничения монополистической деятельности, члена Комиссии,

Ялуниной П.С.- специалиста - эксперта отдела ограничения монополистической деятельности, члена Комиссии,

Смирнова Ю.Б. - эксперта отдела ограничения монополистической деятельности, члена Комиссии,

руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 N 135-ФЗ "О защите конкуренции", на основании своего решения от _____2010 по делу №41 о нарушении ОАО «РЖД» в рамках деятельности его филиала - Свердловской железной дороги п. 10 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 «О защите конкуренции», выразившегося в нарушении установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования путём неверного применении регулируемых тарифов на услуги по подаче и уборке вагонов на подъездные железнодорожные пути необщего пользования в части завышения расстояния, за которое взимается указанный сбор, что ущемляет интересы контрагентов ОАО «РЖД»,

ПРЕДПИСЫВАЕТ:

ОАО «РЖД» в рамках деятельности филиала - Свердловской железной дороги:

1. в срок до 01.11.2010 прекратить нарушение пункта 10 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» путём уточнения во всех договорах на подачу и уборку вагонов и на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования, примыкающих к железнодорожной станции Свердловск-товарный непосредственно или через железнодорожные подъездные пути иных лиц, расстояния, за которые взимается сбор за подачу и уборку вагонов на (с) указанные пути с учётом технологического процесса работы подъездных путей необщего пользования и железнодорожной станции примыкания, регламентируемого действующим законодательством в области железнодорожного транспорта, внутренними распорядительными документами ОАО «РЖД».

2. в срок до 15.11.2010 подтвердить исполнение предписания путём направления в Свердловское УФАС России копий дополнительных соглашений к договорам на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей необщего пользования, уточняющих (корректирующих) протяжённость пробега локомотива ответчика при оказании услуг по подаче и уборке вагонов на (с) эти пути;

3. в срок до 01.11.2010 перечислить в федеральный бюджет доход в сумме 241808,85 руб., полученный от монополистической деятельности;

4. в срок до 15.11.2010 подтвердить исполнение предписания путём направления в Свердловское УФАС России копии финансового документа.

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

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного предписания антимонопольного органа частью 2.1 статьи 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

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

Председатель Комиссии
Колотова

Т.Р.

Члены Комиссии

С.Н. Волков

Ю.В. Анисимова

П.С. Ялунина

Ю.Б. Смирнов