

РЕШЕНИЕ ПО ДЕЛУ №К10-205/12

Резолютивная часть решения оглашена 29 мая 2013 г.
Петербург

Санкт-

В полном объеме решение изготовлено 13 июня 2013 г.

Комиссия Санкт-Петербургского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе:

Яковлев П.В. – заместитель руководителя управления, председатель Комиссии;

Козлова О.А. – начальник отдела транспорта и связи, член
Комиссии;

Клименко И.В. – заместитель начальника юридического отдела, член Комиссии;

рассмотрев дело №К10-205/12, возбужденное в отношении ОАО «Российские железные дороги» (местонахождение: 107174, Москва, ул. Новая Басманная, дом 2) по признакам нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» при создании в 2012 году ограничивающих конкуренцию условий осуществления железнодорожной перевозки скоропортящихся грузов (замороженных мяса и рыбы) в изотермическом подвижном составе (вагонах-термосах) со станций Санкт-Петербургского узла Октябрьской железной дороги, в том числе со станции Предпортовая ОЖД,

в присутствии представителей лиц, участвующих в рассмотрении дела №К10-205/12:

от ОАО «РЖД» – ответчик:

Гордеев Э.В. – начальник отдела судебно-арбитражной работы юридической службы ОЖД – филиала ОАО «РЖД» (по дов-ти от 17.10.2012 №Ю-11/186);

Тихомиров О.Ю. – начальник правового сектора Октябрьского территориального ЦФТО – филиала ОАО «РЖД» (по дов-ти от 18.10.2012 №78АА 3147998);

от ООО «ДС-Транс» - заявитель:

Лаврентьев С.Ю. – генеральный директор;

Савилов А.Н. – менеджер (по дов-ти от 07.11.2012 б/н);

Пшевский А.М. – заместитель генерального директора (по дов-ти от 07.11.2012 б/н);

Прокофичев Я.Н. – менеджер (по дов-ти от 11.03.2013 б/н);

Матюшенко А.М. – юрист (по дов-ти от 15.06.2012 б/н);

от лиц, привлеченных участию в рассмотрении дела:

ОАО «Рефсервис»:

Николаев Д.В. – начальник юридического отдела (по дов-ти от 07.11.2012 №РЮ-5/77);

Меграбян А.В. – начальник отдела организации перевозок (по дов-ти от 07.11.2012 №РЮ-5/78);

ООО «Петербургская логистическая компания»:

Фроленок Э.В. – исполнительный директор (по дов-ти от 20.05.2013 б/н);

установила:

1. В Санкт-Петербургское УФАС России (далее – Управление) поступило обращение ООО «ДС-Транс» (далее – также Заявитель) на действия ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») по ограничению возможности железнодорожной перевозки, в том числе со станции Предпортовая Октябрьской железной дороги, в переходный и летний период 2012 года скоропортящихся замороженных грузов в вагонах-термосах, принадлежащих независимым операторским компаниям, и созданию преимуществ своему дочернему обществу ОАО «Рефсервис», которое является крупнейшим оператором изотермического и рефрижераторного подвижного состава в РФ.

Заявитель, также как и ОАО «Рефсервис», является оператором изотермических и рефрижераторных вагонов и организует из Санкт-Петербурга со станции Предпортовая Октябрьской железной дороги ОАО «РЖД» железнодорожные перевозки скоропортящихся грузов, хранящихся на ООО «Интертерминал-Предпортовый», железнодорожные подъездные пути которого примыкают к станции погрузки Предпортовая ОЖД. При перевозке скоропортящихся грузов в специализированном подвижном составе (изотермических вагонах и вагонах-термосах) по железной дороге «ДС-Транс» в отношении ОАО «РЖД» является грузоотправителем (представлены соответствующие договоры с ОАО «РЖД»).

Заявитель указывает на то, что в 2012 году по сравнению с 2011 годом изменились (сократились) предельные сроки доставки скоропортящихся грузов (замороженных рыбы и мяса) в вагонах-термосах со станций Санкт-Петербургского узла в поездах общесетевого графика в переходный и летний период (с 12-14 до 8 дней), что позволяет осуществлять перевозки только на расстояния не более 2000 км от Санкт-Петербурга (Екатеринбург, Тюмень, Ижевск, Нижний Новгород), однако данные направления традиционно обслуживаются автотранспортом.

Одновременно с изменением предельных сроков перевозок ОАО «РЖД» утвердило альтернативную общесетевую схему перевозок в ускоренных рефрижераторных поездах №1001/1002 (далее – УРП), отправляемых со станций Предпортовая и Среднерогатская ОЖД, которая позволяет перевозить грузы из Санкт-Петербурга на расстояния свыше 2000 км, в том числе до Иркутска, в

вагонах-термосах в переходный и летний период в установленные предельные сроки перевозок для скоропортящихся грузов.

Заявитель на собственном примере пояснил, что экспедиторские компании и частные операторы вагонов-термосов, за исключением ОАО «Рефсервис», не могут воспользоваться альтернативной схемой перевозки в УРП, поскольку лишены как права ставить свои вагоны в УРП, так и создать альтернативный УРП.

ОАО «Рефсервис» и экспедиторские компании, которые у ОАО «Рефсервис» арендуют специализированный подвижной состав, получили эксклюзивную возможность осуществлять перевозки со станции Предпортовая ОЖД в УРП, объявленных специальной телеграммой. (Для справки: по данным ОЖД об отправленных с января по июль 2012г. УРП, 60% УРП формировалось из вагонов-термосов, из них 91,4% - вагоны-термосы собственности ОАО «Рефсервис»).

Заявитель на период с 14.03.2012 по 26.05.2012 имел Договор №07 от 14.03.2012 с ОАО «РЖД», которым определяется особый порядок исчисления сроков доставки грузов при заключении договора перевозки со станции Предпортовая ОЖД в изотермическом подвижном составе в УРП. Однако при наличии согласования 03.04.2012 заявок Октябрьским территориальным центром фирменного транспортного обслуживания (далее - ТЦФТО) в принятии груза к перевозке в вагоне-термосе в УРП Заявителю было отказано.

Согласно представленным Заявителем документам, порядок формирования УРП №1002/1002 регламентируется телеграммой ТЦФТО за подписью заместителя начальника ОЖД Валинского О.С. (далее - Телеграмма), в которой указывается, что координатором УРП является ОАО «Рефсервис», а главным грузоотправителем – ООО «Первая логистическая компания» (далее – ООО «ПЛК»), который готовит схему поезда. Как указал Заявитель, что именно ООО «ПЛК» отказало в постановке вагона Заявителя в УРП.

Заявитель направил обращения с претензиями на имя первого заместителя начальника ОЖД Валинского О.С. письмами от 05.04.2012 №89 и от 09.04.2012 №94 для разъяснения по поводу сложившейся ситуации, а также о возможности формирования УРП на подъездных путях ООО «Интертерминал-Предпортовый» ст. Предпортовая ОЖД силами ООО «ДС-Транс», из содержания ответа ОЖД на которые письмом от 18.05.2012 №исх-6610/окт следует:

1) невозможность оформить отправление собственных вагонов ООО «ДС-Транс» в УРП, формируемых по ст.Предпортовая и Среднерогатская ОЖД (в среднем два раза в неделю) другими участниками рынка – 13-ти операторских логистических компаний, работающих на рынке перевозки рефгрузов и связанных юридически связанными обязательствами по обеспечению одновременного накопления, отгрузки и оформления заявляемых к перевозке грузов;

2) компания ООО «ДС-Транс» может работать по технологии УРП при выполнении двух условий: договора с ОАО «РЖД» на особый порядок исчисления и применения сроков доставки грузов при перевозках их железнодорожным транспортом и способность единовременно отгрузить достаточную партию груза.

ОАО «РЖД» (ТЦФТО, далее – ОАО «РЖД») в письме от 07.08.2012 №исх-10348/окт поясняет, что для постановки вагонов в УРП, в том числе, для формирования УРП

силами ООО «ДС-Транс» на подъездных путях ООО «Интертерминал-Предпортовый» ст.Предпортовая ОЖД, грузоотправитель должен отвечать следующим необходимым и достаточным требованиям:

- заключить договор с перевозчиком (на основании ст.33 УЖТ РФ, п. 11 Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом), предусматривающий изменение сроков доставки в связи с увеличением скорости движения поездов по отношению к среднесетевой;

- иметь в наличии груз для отправки 71 условного вагона в одном направлении (при отсутствии собственного груза необходимо договариваться с другими грузоотправителями, то есть сформировать пул грузоотправителей, обеспечивающих загрузку);
- иметь договоры с собственниками подъездных путей необщего пользования и (или) владельцем инфраструктуры путей общего пользования на формирование поезда установленной длины и весовой нормы для предъявления перевозчику;

- иметь договоры с грузополучателями на станциях назначения о своевременном приеме груженых вагонов.

После того как ООО «ДС-Транс» выполнил условия, указанные в письме ОЖД от 18.05.2012 №6610 как достаточные для работы по технологии УПР со станции Предпортовая ОЖД, а именно: заключил договор №33 от 10.07.2012 с ОАО «РЖД» на особый порядок исчисления и применения сроков доставки грузов при перевозках в УПР и Договор от 01.08.2012 с ООО «Северо-Западный Технопарк» на аренду путей и площадки, которые позволяют разместить не менее 150 рефрижераторных вагонов, 27 августа телеграммой ОЖД №Н31/3635 от 27.08.2012 формирование УРП со станции Предпортовая прекращено «в связи с увеличением объемов работы в Санкт-Петербургском морском торговом порту».

ООО «ДС-Транс» представило письмо от 23.11.2012 №852, направленное на имя заместителя начальника ОЖД Валинского О.С., которым уведомило о выполнении всех условий, указанных в письме ОЖД от 18.05.2012 №6610 и обратилось с просьбой назначить отправку УПР со станции ОЖД Предпортовая с 01.12.2012. К указанному письму была приложена технология, позволяющая значительно снизить нагрузку на инфраструктуру ОАО «РЖД», однако ответа на указанное обращение Заявителя от ОЖД не последовало.

Заявителем представлены сведения о том, что в период апрель-июнь 2012 года объемы перевозимых им грузов снизились и составили 59% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Кроме того, представленные заявителем данные подтверждают, что в 2012 году перевозки по общесетевому графику в изотермическом составе (вагонах-термосах) в переходный и летний период стали возможны только на расстояния, не превышающие 2000 км от Санкт-Петербурга.

Таким образом, в 2012 году по железнодорожным станциям Санкт-Петербургского узла, в том числе по станции Предпортовая ОЖД, для грузоотправителей (операторских логистических (экспедиторских) компаний) со стороны ОАО «РЖД» были созданы следующие условия для осуществления железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов (замороженных мяса и рыбы, далее - грузы) в вагонах-термосах в переходный (апрель) и летний (май-сентябрь) периоды:

1). Сокращены сроки перевозки грузов по общесетевому графику в летний и переходный период с 10-12 суток до 8 суток, что создает препятствия осуществлению перевозки грузов в вагонах-термосах на расстояния более 2000 км;

2). Перевозка грузов на расстояния свыше 2000 км возможна только в УРП, однако при назначении даты отправления указанных поездов телеграммами ОЖД, формирование УПР осуществлялось на основании заявки ООО «ПЛК», которое осуществляло подготовку схемы поезда для отправки в УПР на основании предложений определенных грузоотправителей, при этом координатором УРП являлся ОАО «Рефсервис».

ООО «ПЛК» и ОАО «Рефсервис» привлечены к рассмотрению дела №К10-205/12.

2. Позиция ОАО «РЖД» по обстоятельствам, которые явились основанием для возбуждения дела №К10-205/12, изложена в письмах ОАО «РЖД» в адрес Управления от 07.08.2012 №исх-10348/окт, от 07.11.2012 №ТЦФТО/Ю-2-165, от 14.01.2013 №ТЦФТО/Ю-4-2, от 29.03.2013 №ТЦФТО/Ю-6-3/29, от 05.04.2013 №исх.6511/Окт, от 08.04.2013 №ТЦФТО/Ю-6-68, от 15.04.2013 №ТЦФТО/Ю-6-74 и состоит в следующем.

ОАО «РЖД» указало, что право перевозчика устанавливать предельные сроки доставки скоропортящихся грузов в изотермических вагонах-термосах определено п.8.11 Правил перевозок ж/д транспортом скоропортящихся грузов.

ОАО «РЖД» пояснило, что основной причиной сокращения сроков перевозки скоропортящихся грузов в вагонах-термосах является техническое состояние подвижного состава. В соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» (далее – Устав) техническую пригодность подаваемых под погрузку вагонов, контейнеров определяет перевозчик. В соответствии с этим, сокращение в 2012 году сроков перевозки скоропортящихся грузов (замороженных мяса и рыбы) в летний период до 8 суток связано с тем, что только в указанные сроки возможно обеспечить сохранность перевозимого груза.

ОАО «РЖД» указало, что перевозка скоропортящихся грузов в составе УРП как не предусмотренная правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом (Правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом) осуществляется по договору перевозки грузов на особых условиях (в соответствии с п.4.1. Правил перевозки грузов на особых условиях), право требовать которого у ООО «ДС-Транс» отсутствует.

ОАО «РЖД» обратило внимание на то, что технология УРП находится в экспериментальной стадии и имеет ряд ограничений по сравнению с поездами, формирование которых происходит по общесетевому принципу; перевозка ускоренными поездами направлена на ускорение оборота вагонов и доставки грузов, качественного использования подвижного состава, сокращения эксплуатационных расходов ОАО «РЖД» и иных лиц, как на станциях погрузки, так и в пути следования, и осуществляется при соблюдении грузоотправителями/грузополучателями и иными лицами ряда условий, в том числе по количеству вагонов, срокам предъявления вагонов в состав поезда, станций назначения груженых вагонов, включаемых в поезд и пр.

В отношении с ООО «ДС-Транс» ОАО «РЖД» пояснило, что наличие договора №7 от 14.03.2012 не означает, что вагоны ООО «ДС-Транс» в обязательном порядке должны быть включены в УРП; для осуществления перевозки в составе УРП необходимо наличие у собственника инфраструктуры технических и технологических возможностей формирования поезда установленной длины и весовой нормы и предъявления его перевозчику в соответствии с утвержденным графиком движения.

ОАО «РЖД» обосновало закрытие станции Предпортовая для формирования УРП тем, что станция Предпортовая по технологии работы является станцией, которая должна обеспечить беспрепятственный пропуск поездов на станцию Автово в адрес Санкт-Петербургского морского порта; станция является буферной по поводу поездов при перебоях в работе порта по метеоусловиям, задержке судов, занятости фронтов выгрузки и прочим причинам, а дополнительная маневровая работа по формированию поездов на путях станции значительно снижает ее пропускную способность.

ОАО «РЖД» считает, что телеграмма №Н31/3635 от 27.08.2012 касается только прекращения формирования и отправления УРП по ст. Предпортовая и не ограничивает грузоотправителей, в том числе ООО «ДС-Транс» в отпадении со станции Предпортовая рефрижераторных грузов по общесетевому графику большой скоростью и на тех же тарифных условиях, что действовали ранее.

5. Комиссия, изучив материалы дела №К10-205/12, выслушав доводы участвующих в деле сторон, установила следующее.

5.1. ОАО «РЖД» как владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчик является субъектом естественной монополии в сфере железнодорожных перевозок и на основании ч.5 ст.5 Закона №135-ФЗ занимает доминирующее положение на рынке оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на территории Российской Федерации, в том числе на рынке услуг железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов.

ОАО «Рефсервис» (дочерняя компания ОАО «РЖД» с долей 100%) в составе группы лиц с ОАО «РЖД» 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» (далее - Реестр) по услугам «предоставление изотермического и рефрижераторного подвижного состава для перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования» с долей более 50 % в границах Российской Федерации и указанная группа лиц занимает доминирующее положение на рынке услуг по предоставлению изотермического и рефрижераторного подвижного состава для перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования.

Статьей 3 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта РФ» (далее – Устав) установлено, что условия перевозок грузов с учетом их особенностей, сохранности грузов, регулируются Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Правила перевозок представляют собой нормативные правовые акты, содержащие нормы, обязательные для перевозчиков,

грузоотправителей, грузополучателей, других юридических и физических лиц.

Перевозка железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, к которым относится замороженная рыба и мясо, регламентирована Правилами перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов, утвержденных Приказом МПС России от 18.06.2003 №37 (зарегистрирован в Минюсте России 19.06.2003 №4762, далее – Правила перевозки скоропортящихся грузов).

В соответствии с п. 1.2. Правил перевозки скоропортящихся грузов, к скоропортящимся грузам относятся грузы, которые при перевозке железнодорожным транспортом требуют защиты от воздействия на них высоких или низких температур наружного воздуха, ухода или особого обслуживания в пути следования.

Согласно п.1.3. Правил перевозки скоропортящихся грузов скоропортящиеся грузы перевозятся в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы, цистерны-термосы, молочные цистерны и изотермические вагоны-цистерны), крытых вагонах, рефрижераторных и универсальных контейнерах.

Правилами перевозки скоропортящихся грузов определены перечни скоропортящихся грузов (далее - грузы) и предельные сроки их перевозки в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные, молочные цистерны, изотермические вагоны-цистерны и цистерны-термосы), крытых вагонах в зависимости от термической, технологической обработки и периода года.

Согласно п.8.9. и п.8.11 Правил перевозки скоропортящихся грузов перечень, предельные сроки и условия перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах и в вагонах-термосах устанавливаются перевозчиком (соответствующие распоряжения ОАО «РЖД» от 04.11.04 №3532р и от 04.11.11 №3531р).

В соответствии с п. 1.11 Правил перевозки скоропортящихся грузов, перевозчик вправе отказать в приеме груза к перевозке, если срок транспортабельности, указанный в документе о качестве, и предельный срок перевозки менее срока доставки, установленного в соответствии с правилами исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом.

Таким образом, существенными условиям железнодорожной перевозки скоропортящихся грузов является срок доставки, который устанавливается в зависимости от вида груза и вида используемого для перевозки специализированного подвижного состава.

Рефрижераторный подвижной состав предназначен для перевозки любых видов скоропортящихся грузов на любые расстояния. Его отличительной особенностью является тот фактор, что температура в грузовом помещении поддерживается на постоянном уровне в течение всего времени следования. Это гарантирует сохранение температуры груза на том уровне, который он имел при погрузке.

В отличие от рефрижераторного, изотермический подвижной состав, в том числе вагоны-термосы, не оснащен холодильными и нагревательными установками. Поддержание температуры груза в пути следования в необходимом диапазоне обеспечивается за счет теплоизоляции грузового помещения и запаса тепловой

энергии при погрузке груза. Вследствие этого вагоны-термосы имеют ограничения по срокам и дальности перевозки в них грузов, в соответствии с правилами условия и сроки перевозки в указанном подвижном составе устанавливаются перевозчиком.

Кроме того, осуществление грузовых перевозок, в том числе скоропортящихся грузов, должна осуществляться в строгом соответствии с «Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации», утв. Приказом МПС России от 26.05.2000 №ЦРБ-756 (далее - ПТЭ). Согласно ПТЭ, движение поездов по графику обеспечивается правильной организацией и выполнением технологического процесса работы станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железных дорог, связанных с движением поездов. Согласно ПТЭ, нарушение графика движения поездов не допускается.

В соответствии со статьей 8 Устава в случаях, если свойства груза или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем условия перевозок не предусмотрены Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов и ответственность сторон за их перевозку и сохранность.

Порядок заключения таких договоров установлен в Правилах перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях, утвержденных Приказом МПС России от 18.06.2003 №41 (зарегистрирован в Минюсте России.25.06.2003 №4825).

Возможность перевозки скоропортящихся грузов предусмотрена также в пункте 1.4 Правил перевозки скоропортящихся грузов, в том числе в случаях перевозки на срок выше предельного срока перевозки, установленного указанными Правилами.

Пунктом 7 Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов на особых условиях также установлено, что при невозможности осуществления перевозок грузов на особых условиях перевозчиком направляется грузоотправителю мотивированный отказ.

Статья 426 Гражданского кодекса РФ определяет, что условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей. Такие условия в рассматриваемом споре установлены Правилами перевозок скоропортящихся грузов для всех потребителей.

Учитывая, что договор перевозки грузов на особых условиях предполагает включение в него условий, отличных от установленных указанными правилами положений, по усмотрению сторон договора, как обоснованно отмечает ОАО «РЖД» договор перевозки на особых условиях публичным не является, поскольку порядок перевозки данного вида груза четко регламентирован Правилами перевозки скоропортящихся грузов, и грузоотправителю обеспечена возможность перевозки груза на условиях, предусмотренных правилами перевозок грузов.

В связи с этим, при применении в 2012 году ОАО «РЖД» по Санкт-Петербургскому узлу технологии отправления грузов УРП, которая предполагает сроки исчисления доставки груза иные (на основании соответствующих телеграмм ОАО «РЖД»), чем это установлено Правилами исчисления сроков доставки грузов

железнодорожным транспортом, утв. приказом МПС России от 18.06.2003 №27, перевозка грузов в УРП осуществляется на особых условиях.

При указанных обстоятельствах одним из обязательных условий перевозки предъявляемого грузоотправителем скоропортящегося груза является, как это указывает ОАО «РЖД» в письме от 18.05.2012 №исх-6610/окт в адрес ООО «ДС-Транс» и в письме от 07.08.2012 №исх-10348/окт, договор с перевозчиком (на основании ст.33 УЖТ РФ, п. 11 Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом), предусматривающий изменение сроков доставки в связи с увеличением скорости движения поездов по отношению к среднесетевой.

В материалы дела представлены заключенные между ООО «ДС-Транс» и ОАО «РЖД» договоры на особый порядок исчисления и применения сроков доставки грузов железнодорожным транспортом: договор №7 от 14.03.2012 и договор №33 от 10.07.2012, в п. 1.1. которых указано, что условия договора распространяются на перевозки в составе ускоренного поезда №1001/1002 со станции Предпортовая ОЖД. Также между ООО «ДС-Транс» и ОАО «РЖД» заключен договор №46-оу/афто от 06.04.2012 на Особые условия перевозок грузов, на отсутствие которого указывается в письме ОТЦФТО ОАО «РЖД» от 15.04.2012.

5.2. Письмом от 07.08.2012 №исх-10348/окт отказ в исполнении согласованной заявки ОАО «РЖД» обосновывает особенностью технологии формирования УРП, указав, что для осуществления перевозки необходимо наличие у собственника инфраструктуры технических и технологических возможностей формирования поезда установленной длины и весовой нормы и предъявления его перевозчику в соответствии с утвержденным графиком движения (расписанием).

ОАО «РЖД» также указало, что ООО «ДС-Транс» было проинформировано, что погрузка вагонов на заявленные им станции по отправлению в УРП 04.04.2012 не осуществляется согласно технологии формирования двухгруппового поезда на ст.Предпортовая. ОЖД поясняет, что невозможность отправления вагонов ООО «ДС-Транс» в составе УРП 04.04.2012 обусловлена невозможностью осуществления грузовых перевозок в составе конкретного поездного формирования на конкретную дату отправления. В тоже самое время ОАО «РЖД» считает, что ООО «ДС-Транс» имело возможность осуществления грузовых ж/д перевозок в составе поездов общесетевого формирования.

Однако в том же письме ОАО «РЖД» на запрос Управления представить «внутренние распорядительные документы, регламентирующие процесс формирования поезда по станции Предпортовая ОЖД, в том числе в части допуска грузоотправителей, имеющих собственный подвижной состав», ответило, что такие документы отсутствуют.

На запрос информации и документов, которыми регламентируется технология формирования и отправки УРП по Санкт-Петербургскому узлу ОЖД в 2012 году, ОАО «РЖД» письмом от 14.01.2013 №ТЦФТО/Ю-4-2 (вх.№681 от 15.01.13) представлены следующие телеграммы:

1) Телеграмма ОАО «РЖД» №11876 от 10.07.2012 (Телеграфный №000270) «О назначении ускоренных рефрижераторных поездов, в том числе поезда 1002, назначенного Телеграммой ОАО «РЖД» от 25.05.2012 №3/2478 в графике движения

поездов на 2012/2012 год: Среднерогатская, Предпортовая, - Пермь ...- Иркутск-Владивосток; указанной телеграммой разрешается заключение договоров с грузоотправителями на исчисление сокращенных сроков доставки со станций Среднерогатская, Предпортовая;

2) Телеграмма ОАО «РЖД» №ЦДГР-44/14 от 10.07.2012 (Телеграфный №3/1104) об объявлении сроков доставки грузов со станций Среднерогатская и Предпортовая ОЖД в составе ускоренного поезда №1002 расписанием, объявленного телеграммой ОАО «РЖД» от 25.05.2012 №3/2478;

3) Телеграмма ОАО «РЖД» от 25.05.2012 №3/2478, которой в графике движения 2012/2013 года с 27.05.2012 назначается УРП №1002 по указанному в телеграмме маршруту с расписанием движения, в том числе. Среднерогатская – отпр.22.12, Предпортовая – 22.30-00.17;

4) Примеры Телеграмм НЗ-1 заместителя начальника ОЖД о назначении даты отправления УРП Среднерогатская-Иркутск (например, Телеграмма от 13.04.2012 №Н1/991 на дату отправления на 16.04.2012, далее – Телеграмма ОЖД). По запросу Управления от 14.02.2013 №10/2068 ОАО «РЖД» письмом от 29.03.2013 №ТЦФТО/Ю-6-3/29 были представлены другие Телеграммы ОЖД, в которых отражается, как правило, в том числе следующая информация:

- на основании расписания, установленного телеграммой ЦЗ Лемешко №762 от 30.06.2011 (или на основании телеграммы ЦДД Кужеля №3/2547 от 28.05.2012 и расписания, установленного телеграммой ЦДД Кужеля №3/2478 от 25.05.2012 или телеграммы ЦЗ Краснощека №11876 от 10.07.2012 и ЦДД Кужеля №3/1104 от 11.07.2012 – зависимости от даты издания Телеграммы ОЖД) назначить дату отправления УРП;

- согласно заявке грузоотправителей, назначить групповой поезд, отправлением 1-ой группы со станции Среднерогатская ..., прицепкой второй группы и отправлением со станции Предпортовая на станцию Санкт-Петербург Сортировочный Московский ... далее действующим расписанием ;

- ТЦФТО – обеспечить наличие грузовой базы, с учетом обеспечения равнодоступности клиентов;

- Грузоотправителям (иногда полный перечень грузоотправителей) обеспечить своевременную погрузку вагонов с учетом графика формирования поезда;

- Схему поезда готовит основной грузоотправитель – ООО «ПЛК» и представляет схему локомотивной бригаде собственника и ДСП Предпортовая;

- ДС Предпортовая обеспечить выставление и готовность 2-ой группы локомотивом собственника на приемо-отправочный путь двух групп и формирование поезда в соответствии со схемой поезда и отправление;

- представителю С-3 филиала ОАО «Рефсервис» обеспечить координацию причастных лиц, перечисленных в телеграмме, а также учет и мониторинг ускоренных поездов.

В отношении Телеграммы ОЖД, в которой указывается, что схему поезда готовит основной грузоотправитель – ОАО «ПЛК», ОАО «РЖД» пояснило, что указанная информация говорит о том, что указанное лицо информирует участников перевозочного процесса о готовности формирования поезда установленной длины и весовой нормы на определенную дату и время. Материалами дела установлено, что фактически такая информация содержится в направляемых ООО «ПЛК» по факсу на имя начальника Дирекции управления движением и главного инженера ТЦФТО (в копии) заявках на формирование УРП (далее – Заявка), в которой отражается предлагаемая схема поезда.

Согласно представленному ОАО «РЖД» ежемесячному мониторингу отправления ускоренных поездов за январь-июль 2013 года, ООО «ПЛК» выступало собственно как грузоотправитель по договору перевозки в УРП только январе-апреле 2012 года и при этом доля вагонов составляла не более 7%.

ОАО «РЖД» в отношении вопроса о том, в чем заключается деятельность ООО «ПЛК» по подготовке схемы поезда пояснило, что схема поезда является условным термином и подразумевает под собой предложение одного или нескольких грузоотправителей отправить определенное количество вагонов на одну или несколько станций назначения в составе одного поезда со сроком доставки грузов, определенным договором.

Согласно содержанию Заявка готовится на основании заявок грузоотправителей (перечень грузоотправителей как правило отражается в Заявке) и соответствующих Телеграмм ОАО «РЖД», утверждающих сроки доставки грузов в УРП и график движения УРП.

Согласно пояснениям ООО «ПЛК», ООО «ПЛК» заключены следующие договоры по станции Среднерогатская:

- 1) Договор с ООО «САМСОН» на аренду подъездного пути с целью подача-уборка подвижного состава с целью погрузки, разгрузки, отстоя и ремонта.
- 2) Договор с ООО «Паллада» на подачу-уборку подвижного состава к месту погрузки-выгрузки (подъездной путь, арендованный у ООО «САМСОН»), осуществление маневровых работ и уборка на станцию Среднерогатская ОЖД.
- 3) Договор с ОАО «РЖД» на эксплуатацию пути необщего пользования, которым регулируются отношения сторон по уборке и подаче вагонов локомотивом перевозчика с/на выставочные пути ОЖД ст.Среднерогатская на/с примыкающих подъездных путей ООО «ПЛК» локомотивом ООО «Паллада».

Как поясняет ООО «ПЛК» совокупность указанных договоров позволяет оказывать третьим лицам, в том числе отправляющих груз в составе УРП грузоотправителям (операторским (логистическим) компаниям), комплекс услуг по обработке грузов: предоставлять пути необщего пользования для осуществления погрузки/выгрузки грузов, осуществлять подачу/уборку вагонов с путей необщего пользования на пути общего пользования и наоборот по станции Среднерогатская ОЖД и станции Предпортовая ОЖД.

ООО «ПЛК» в письме от 14.01.2013 №4 (вх.№589 от 15.01.2013) указало, что в процессе деятельности в рамках вышеуказанных договоров выясняются у

грузоотправителей планируемые даты оформления вагонов к отправке и каким образом будет осуществлена отправка (в УРП/одиночная отправка). Получение данных о планируемой дате оформления отправки происходит по телефону. В случае отправки грузоотправителями вагонов в УРП ООО «ПЛК» направляет на станцию предварительную Заявку, составленную по данным, предоставленным грузоотправителями (в устной форме по телефону), которая и подтверждает готовность ООО «ПЛК» обеспечить уборку вагонов в указанный в заявке срок на пути общего пользования.

ООО «ПЛК» здесь же обратило внимание на то, что не осуществляет формирование УРП, а только сообщает перевозчику о накоплении вагонов для постановки их в УРП на основании информации, предоставляемой грузоотправителями в соответствии с заключенными с ними договорами, при этом экспедиторы самостоятельно оформляют перевозочные документы.

ОАО «РЖД» в письме от 07.11.2012 №ТЦФТО/Ю-2-165 подтвердило, что при согласовании ОАО «РЖД» Заявки со стороны ООО «ПЛК» какие-либо документы не представляются, в том числе подтверждающие согласованные ОЖД заявки конкретных грузоотправителей.

Согласно представленным ОТЦФТО согласованным заявкам и оригиналам транспортных железнодорожных накладных, например по грузоотправителю ООО «ТрансЛайн», заявка по форме ГУ-12 оформляется на несколько вагонов (ВТ – вагонов-термосов), а транспортная ж/д накладная (договор на перевозку) отдельно на каждый вагон, в которой отражается следующая информация: вагон следует в ускоренном поезде №1001-1002 договор на особые условия №63 от 23.12.2011, грузоотправитель – ООО «ТрансЛайн», плательщик – ОАО «Рефсервис», собственник вагона – ОАО «Рефсервис».

Таким образом, ОЖД издает Телеграмму о назначении даты отправки УРП на основании Заявки ООО «ПЛК» о схеме УРП, которая подготовлена ООО «ПЛК» на основании устной информации грузоотправителей (экспедиторов), с которыми у ООО «ПЛК» заключены договоры на оказание комплекса услуг по подготовке грузов и вагонов для формирования УРП к отправке, а также с которыми у ОАО «Рефсервис» заключены договоры, включающие услуги по предоставлению для перевозки рефгрузов специализированного подвижного состава, в том числе вагонов-термосов. Указанные Телеграммы ОЖД являются единственным документом, отражающим технологию формирования и отправки УРП по станциям Санкт-Петербургского ж/д узла.

В Телеграмме ОЖД №Н31/3635 от 27.08.2012 о прекращении формирования и отправления рефрижераторных поездов со станции Предпортовая с 01.09.2012, указывается о подготовке обращения в ЦД с просьбой исключить ст.Предпортовая из перечня станций СПб ж.д. узла, по которым установлено формирование УРП назначением СПб-Иркутск, но представленные ОАО «РЖД» письмом от 14.01.2013 №ТЦФТО/Ю-4-2 (по запросу Управления от 18.12.12 №10/15466) все без исключения Телеграммы ОАО «РЖД» (Телеграмма ОАО «РЖД» №11876 от 10.07.2012 (Телеграфный №000270), Телеграмма ОАО «РЖД» №ЦДГР-44/14 от 10.07.2012

(Телеграфный №3/1104), Телеграмма ОАО «РЖД» от 25.05.2012 №3/2478) содержат ст.Предпортовая ОЖД в графике движения УРП.

Представленные ОАО «РЖД» Телеграммы о назначении даты отправления УРП на 22.09.12 и на 20.11.12 изданы после телеграммы ОЖД №Н31/3635, но на основании телеграммы ЦЗ Краснощека №11876 от 10.07.2012 и ЦДД Кужеля №3/1104 от 11.07.2012, в которых ст.Предпортовая не исключена из перечня станций СПб ж.д. узла, по которым установлено формирование УРП назначением СПб-Иркутск.

Письмом от 08.04.2013 №ТЦФТО/Ю-6-68 на запрос Управления от 18.03.2013 №10/3614 представить утвержденные ОЖД Технологии работы с рефрижераторным поездом на станциях ОЖД за 2011 и 2012 и 2013 годы, сообщила, что не располагает такими технологиями.

В тоже время ОАО «РЖД» считает (письмо от 07.08.2012 №исх-10348/окт) что одной из причин невозможности работы ООО «ДС-Транс» по технологии УРП является то, что от ООО «ДС-Транс» не поступало конкретных предложений о самостоятельной разработке технологии формирования УРП по станции Предпортовая ОЖД, основным грузоотправителем по которой будет являться ООО «ДС-Транс».

ООО «ДС-Транс» письмом от 15.04.2013 №84 (вх.№7279 от 17.04.2013) сообщило, что в настоящее время, по имеющейся информации, не существует полноценной действующей Технологии УРП, обеспечивающей недискриминационный доступ к инфраструктуре, и представило копию Временной технологии работы с ускоренным рефрижераторным поездом ОАО «Рефсервис» на станциях Среднерогатская, Предпортовая ОЖД, утвержденную первым заместителем начальника ОЖД 12.01.2012.

Этим же письмом ООО «ДС-Транс» сообщило, что в связи с окончанием действия Телеграммы ОАО «РЖД» от 19.12.2011 №24434 со сроком действия с 01.01.2012 до 26.05.2012, о заключении договоров на иные сроки доставки грузов со станций Среднерогатская, Предпортовая ОЖД в составе УРП, от ООО «ПЛК» и от ОАО «Рефсервис» в ОАО «РЖД» были направлены соответствующие заявки на включение в график расписания УРП на 2012-2013 г.г.

ООО «ДС-Транс» считает, что именно на основании указанных обращений ООО «ПЛК» и ОАО «Рефсервис» ОАО «РЖД» были изданы телеграмма №3/2478 от 25.05.2012 о назначении УРП со станций Среднерогатская, Предпортовая с расписанием, телеграмма от 10.07.2012 №ЦДГР-44/14 с объявлением сроков доставки грузов в составе УРП и телеграмма №11876 от 10.07.2012, разрешающая заключение договоров с грузоотправителями на исчисление сокращенных сроков доставки со станций Среднерогатская, Предпортовая.

ООО «ДС-Транс» представлен проект «Технологии работы с УРП, формируемыми на путях необщего пользования ООО «ПЛК» на станциях Среднерогатская, Предпортовая», который не был утвержден с связи с исключением Телеграммой ОЖД №Н31/3635 от 27.08.2012 ст.Предпортовая из формирования УРП, а была утверждена Технология работы с рефпоездом ООО «ПЛК» на станции Среднерогатская, СПб-Сортировочный-Московский», что свидетельствует о том, что координация грузоотправителей была возложена на ООО «ПЛК» вместо ОАО

«Рефсервис», тем не менее, как указывает ООО «ДС-Транс» ОАО «Рефсервис» продолжало заявки в ОЖД (Дирекцию управления движением и ТЦФТО) на все УРП со ссылкой на заявку ООО «ПЛК» (в качестве примера представлены заявки ООО «ПЛК» №964 от 12.11.2012 и ОАО «Рефсервис» «147 от 12.11.2012).

Письмом 07.08.2012 №исх-10348/Окт на запрос Управления от 09.07.2012 №10/7991 каким необходимым и достаточным требованиям должны в обязательном порядке отвечать грузоотправители, в том числе в части требований к принадлежности специализированного подвижного состава, наличия согласования заявок с ТЦФТО, наличия договора о постановке вагонов в УРП, для того, чтобы их вагоны были включены в состав УРП, был дан следующий ответ:

«Грузоотправителю для формирования УРП необходимо соблюдение следующих условий:

- заключить договор с перевозчиком (на основании ст.33 УЖТ РФ, ст.11 Правил исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом), предусматривающий изменение сроков доставки в связи с увеличением скорости движения поезда по отношению к среднесетевой;

- иметь в наличии груз для отправки 71 условного вагона в одном направлении (при отсутствии собственного груза) необходимо договариваться с другими грузоотправителями, т.е. организовать пул грузоотправителей, обеспечивающих загрузку;

- иметь договоры с собственниками подъездных путей необщего пользования и (или) владельцем инфраструктуры общего пользования на формирование поезда установленной длины и весовой нормы для предъявления перевозчику (это ООО «ПЛК», но договора такого с ОАО «РЖД» нет, таких договоров нет вообще при формировании УРП);

- иметь договоры с грузоотправителями на станциях назначения о своевременном приеме груженых вагонов;

- и др.»

Ответ в указанной (в одной и той же) редакции был подготовлен ОАО «РЖД» на следующие вопросы Управления (на протяжении всего периода рассмотрения дела):

1) Письмом от 29.03.2013 №ТЦФТО/Ю-6-3/29 на запрос Управления от 14.02.2013 №10/2068 информации по следующим вопросам:

- пояснить, каким образом формируется УРП после издания Телеграммы ОАО «РЖД» Октябрьская железная дорога №Н31/3635 от 27.08.2012, при условии, что часть вагонов (станцией расформирования которых является Иркутск-Сортировочный) по прежнему загружается на станции Предпортовая, поскольку общее количество вагонов со станцией расформирования Иркутск-Сортировочный остался прежний (по п.1.4.);

- перечислить конкретные условия перевозки для УРП по станции Предпортовая,

которые, как указано в ответе, действовали для УРП по станции Предпортовая и были сохранены. При этом уточнить, к какому периоду относятся указанные условия – до или после действия Телеграммы НЗ1/3635 от 27.08.2012 относительно формирования и отправления УРП по станции Предпортовая (по п.2.1.);

- подготовить справку с описанием последовательных действий сторон, необходимых для формирования и отправки УРП (п.6).

2) Письмом от 08.04.2013 №ТЦФТО/Ю-6-68 на запрос Управления от 18.03.2012 №10/3614 перечислить все необходимые требования, которые должен выполнить ООО «ДС-Транс» для возможности постановки сформированной партии груза в УРП, если ООО «ДС-Транс», согласно представленным в материалы дела №К10-205/12 информации и документам, имеет возможность сформировать партию груза для постановки в УРП самостоятельно.

ООО «ДС-Транс» письмом от 28.02.13 (вх.№4291 от 11.032013) на запрос Управления от 14.02.2013 №10/2065 сообщило, что компания обладает всеми возможностями по формированию УРП собственными силами, выполняя при этом все необходимые и достаточные условия, перечисленные ОАО «РЖД» в вышеуказанных письмах.

Указанным письмом ООО «ДС-Транс» представило перечень заключенных компанией договоров (с предоставлением их копий), обеспечивающих и гарантирующих техническую и технологическую возможность формирования УРП силами ООО «ДС-Транс» со станции Предпортовая, а именно:

1) Договор №33 от 10.07.2012 с ОАО «РЖД» - договор с перевозчиком, предусматривающий изменение сроков доставки в связи с увеличением скорости движения поезда по отношению к среднесетевой.

2) Договоры аренды/субаренды с ООО «Интертерминал» соответствующей ж/д инфраструктуры, позволяющей осуществлять погрузо-разгрузочные операции и отстой вагонов;

3) Договоры на подачу-уборку, маневровые работы и техническое обслуживание подъездных путей.

4) Договоры на аренду/предоставление специализированного подвижного состава для перевозки рефгрузов;

5) Договоры с грузовладельцами на организацию перевозки грузов.

ООО «ДС-Транс» указало, что действия ОАО «РЖД» создали необоснованные препятствия для ООО «ДС-Транс» для формирования УРП по станции Предпортовая собственными силами, что не позволяет компании в полной мере использовать имеющиеся у компании мощности, привлекать дополнительные объемы грузов и конкурировать с другими компаниями, имеющими возможность отправлять свои грузы в УРП.

Таким образом, ООО «ДС-Транс» фактически выполнило предложенные ОАО «РЖД» условия, а также направило в адрес первого заместителя ОЖД письмо от 23.11.2012 №832 с подтверждением возможности формирования УРП по станции

Предпортовая ОЖД собственными силами и просьбой назначить отправку УРП со станции Предпортовая ОЖД с 01.12.2012, на которую ответа от ОЖД не последовало.

ООО «ДС-Транс» также письмом от 28.05.2013 №1 (вх.№10016 от 28.05.13) в адрес Управления представило пояснения по представленному ТЦФТО ОАО «РЖД» «Перечню согласованных заявок ООО «ДС-Транс на отправку в УРП», которые, по мнению ОАО «РЖД» не были отправлены в составе УРП по вине ООО «ДС-Транс». Из указанных пояснений следует, что компания «ДС-Транс» привлекла грузы для перевозки в УРП и размещала в соответствии с этим, заявки ГУ-12, а ОАО «РЖД» согласовывало эти заявки. По заявке №20839916 погрузка вагонов была назначена на 01.04.2012, т.е. начало переходного периода; вагон должен был следовать в составе УРП, однако погруженный вагон №58030065 (собственности ООО «Дальтранс») не был поставлен в УРП, а был отправлен общесетевым графиком, что доказывают справки о дислокации вагона с сайта ОАО «РЖД» (для примера – справка о дислокации вагона 80016009 собственности ОАО «Рефсервис» с указанием номера поезда 1002).

Таким образом, ни один из вагонов, указанных в заявках ГУ-12 из представленного ТЦФТО ОАО «РЖД» «Перечня согласованных заявок ООО «ДС-Транс» на перевозку в составе УРП не был отправлен в составе УРП, что доказывают представленные ООО «ДС-Транс» копии ж/д накладных.

По информации ООО «ДС-Транс» компания пыталась поставить свои вагоны в состав УРП 03.04.2012, но ООО «ПЛК», назначенное координатором поезда, устно заявило об отказе в принятии вагонов, кроме собственности ОАО «Рефсервис». О данном нарушении условий договора ООО «ДС-Транс» сообщило ОАО «РЖД» письмом №94 от 09.04.2012.

Часть клиентов ООО «ДС-Транс» приняла решение отказаться от своих заявок в пользу компаний, имеющих доступ к ускоренному поезду, и эти заявки не были выполнены ООО «ДС-Транс», за что ООО «ДС-Транс» была вынуждена заплатить штраф (ст.94 УЖТ РФ).

5.3. Таким образом, на основании собранных по делу доказательств Комиссией установлено следующее.

Соответствующие телеграммы ОАО «РЖД» (№11876 от 10.07.2012; №3/1104 от 10.07.2012; №3/2478 от 25.05.2012), которыми в графике движения поездов на 2012/2013 годы назначался УРП по указанному в расписании маршруту с расписанием движения с установленными сроками доставки и разрешающие заключение договоров с грузоотправителями на исчисление сокращенных сроков доставки со станций Среднерогатская, Предпортовая ОЖД, не содержат ограничений в отношении грузоотправителей, предъявляющих груз в состав УРП.

Однако Телеграммы ОЖД о назначении даты отправления УРП Среднерогатская-Иркутск либо содержат перечень конкретных хозяйствующих субъектов, причастных к формированию и отправке УРП, либо, как это следует из содержания

той же телеграммы, издается на основании заявок грузоотправителей, но, как это следует из материалов дела, только тех, с которыми у ООО «ПЛК» заключены договоры на оказание комплекса услуг, связанных с подготовкой вагонов для включения в схему УРП, а также, как правило, с которыми у ОАО «Рефсервис» заключены договоры, включающие услуги по предоставлению изотермических и рефрижераторных вагонов для перевозки рефгрузов в составе УРП.

ООО «ДС-Транс», как грузоотправитель, который отвечает всем необходимым и достаточным требованиям ОАО «РЖД» для формирования и отправки УРП собственными силами, которые неоднократно перечислены в имеющихся в материалах дела письмах ОАО «РЖД» (от 07.08.2012 №исх-10348/Окт, от 29.03.2013 №ТЦФТО/Ю-6-3/29, от 08.04.2013 №ТЦФТО/Ю-6-68) лишен такой возможности, несмотря на то, что ООО «ПЛК» и грузоотправителям (экспедиторским компаниям), с которыми у ООО «ПЛК» заключены договоры на обработку вагонов для формирования УРП, то есть фактическим конкурентам ООО «ДС-Транс» на рынке организации перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом, такая возможность предоставлена.

Согласно части 1 статьи 10 Закона № 135-ФЗ 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: создание дискриминационных условий, то есть условий доступа на товарный рынок, производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами ([пункт 8](#)); создание препятствий доступу на товарный рынок или выходу из товарного рынка другим хозяйствующим субъектам (пункт 9).

ООО «ДС-Транс» предприняло действия для выполнения всех необходимых и достаточных условий, которые были перечислены ОАО «РЖД» в письмах в адрес ООО «ДС-Транс» и Управления и имеет намерения и возможность в подвижном составе (вагонах-термосах), не принадлежащем ОАО «Рефсервис», осуществлять перевозки рефгрузов (замороженных мяса и рыбы) по технологии УПР со станции Предпортовая ОЖД.

Выявленные при рассмотрении дела №К10-205/12 действия соответствующих филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» на Октябрьской железной дороге в отношении ООО «ДС-Транс» (согласование заявок ГУ-12, но отказ в постановке в состав УРП; согласование заявок ГУ-12, заключение договора перевозки в УРП, но отправление вагона в составе поезда по общесетевому графику; издание Телеграммы ОЖД №Н31/3635 от 27.08.2012 о прекращении формирования и отправления рефрижераторных поездов со станции Предпортовая с 01.09.2012, которая не была исключена в соответствующих Телеграммах ОАО «РЖД»), а также бездействие ОАО «РЖД» (отсутствие ответа на обращение ООО «ДС-Транс» письмом от 23.11.2012 №832) создали необоснованные препятствия для возможности осуществления ООО «ДС-Транс»

перевозки рефгрузов по технологии УРП.

Указанные действия ОАО «РЖД» создали более выгодное положение допущенным к перевозке по технологии УРП хозяйствующим субъектам (грузоотправителям), которые для перевозки в основном используют вагоны-термосы ОАО «Рефсервис» и пользуются комплексом услуг ООО «ПЛК» по подготовке к формированию специализированного подвижного состава для перевозки рефгрузов, поскольку иные хозяйствующие субъекты, такие как ООО «ДС-Транс», которые не пользуются вагонами ОАО «Рефсервис» и собственными силами обеспечили возможность подготовки к отправке рефгрузов по технологии УРП, будут вынуждены нести дополнительные расходы при перевозках по общесетевому графику на расстоянии более 2000 км в переходный и летний период в рефрижераторных вагонах.

При указанных обстоятельствах действия (бездействие) доминирующего хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД», создавшие ООО «ДС-Транс» дискриминационные (неравные) условия при перевозке рефрижераторных грузов (замороженных мяса и рыбы) со станций Санкт-Петербургского узла Октябрьской железной дороги по сравнению с теми хозяйствующими субъектами, которые были допущены к перевозке рефгрузов по технологии укоренных рефрижераторных поездов (№1001/1002) и создавшие препятствия для доступа на рынок перевозок рефгрузов по технологии ускоренных рефрижераторных поездов, являются нарушением запретов, установленных пунктом 8 и пунктом 9 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции».

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, статьей 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

1. Признать действия (бездействие) ОАО «РЖД», выразившиеся в создании ООО «ДС-Транс» дискриминационных (неравных) условий при перевозке рефрижераторных грузов (замороженных мяса и рыбы) со станций Санкт-Петербургского узла Октябрьской железной дороги по сравнению с теми хозяйствующими субъектами, которые были допущены к перевозке рефгрузов по технологии укоренных рефрижераторных поездов (№1001/1002), и в создании препятствия для доступа на рынок перевозок рефгрузов по технологии ускоренных рефрижераторных поездов, нарушение пункта 8 и пункта 9 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции».
2. Выдать ОАО «РЖД» предписание о прекращении нарушения пункта 8 и пункта 9 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Председатель Комиссии

П. В. Яковлев

Члены Комиссии

О.А. Козлова

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

Примечание: За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

- [predpisanie_k10-205-12.doc](#)