

РЕШЕНИЕ
по делу о нарушении антимонопольного законодательства
№ 404-ФАС52-03/11

г. Нижний Новгород

Резолютивная часть решения оглашена 02.09.2011

В полном объеме решение изготовлено 09.09.2011

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

- | | | |
|-------------------|---|---|
| - Гребнев Ю.Н. | - | председатель комиссии, заместитель руководителя управления; |
| - Литвиненко Н.В. | - | член комиссии, начальник отдела контроля естественных монополий; |
| - Довгаль Р.Ю. | - | член комиссии, заместитель начальника отдела контроля естественных монополий, |
| - | - | - |

с участием:

- | | | |
|-------------------|---|--|
| - Кардыжова В.И. | - | представителя ИП Ворсина В.А., доверенность от 20.01.2011; |
| - Барбиновой О.А. | - | представителя ОАО «Федеральная пассажирская компания», доверенность от 19.07.2010 №52дф, - |

рассмотрев дело №404-ФАС52-03/11 по признакам нарушения открытым акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания» (111024, г.Москва, ул.Авиамоторная, д.10, стр.2) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,

установила:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области поступило заявление индивидуального предпринимателя Ворсина Владимира Алексеевича (610035, г.Киров, ул.Попова, д.10/1, кв.2) на действия ОАО «Федеральная пассажирская компания» в лице Горьковского филиала (далее – ОАО «ФПК», Общество), связанные с препятствованием осуществлению заявителем предпринимательской деятельности в связи с отказом от включения в состав поезда №922 Киров-Воркута его собственных грузобагажных вагонов.

Как следовало из обращения, ОАО «ФПК» в 2010 году (с 01 апреля 2010 года) и в настоящее время препятствует осуществлению заявителем хозяйственной деятельности по отправке грузобагажа в районы Крайнего Севера, создавая преимущественные условия иным хозяйствующим субъектам (ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадрин Г.Л.,

ООО «Транс-Сервис Би»), грузобагажные вагоны которых в первоочередном порядке и в неизменном количестве включаются в графики курсирования поезда №922 сообщением Киров-Воркута. В то же время заявки на включение в состав данного поезда собственных вагонов ИП Ворсина В.А. либо отклоняются, либо согласовываются по «остаточному принципу» (не более одного вагона из трех).

По результатам рассмотрения заявления территориальным органом ФАС России принято решение о возбуждении дела о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ОАО «ФПК», о чем на основании части 4 статьи 44 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» издан приказ от 26.05.2011 №146 «О возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства».

На заседании комиссии представитель заявителя поддержал доводы, изложенные в обращении, направленном в Нижегородское УФАС России (от 16.02.2011 вх.№631), а также дополнениях к нему (от 15.04.2011 вх.№2590, от 05.05.2011 вх.№3200, от 29.07.2011, от 12.08.2011 вх.№6164); указал, что в отдельных случаях его грузобагажные вагоны включаются в состав пассажирских поездов, однако в данном случае существенно увеличивается провозной платеж. Кроме того, назначение и расписание движения пассажирских поездов не рассчитаны под погрузочно-разгрузочные работы, они экономически затратны и технологически неудобны.

Представители ОАО «ФПК» в обоснование своей позиции ссылаются на то, что поскольку перевозка грузобагажа в данном случае осуществляется на особых условиях, действующие между перевозчиком (ОАО «ФПК») и грузоотправителями, в том числе ИП Ворсиным В.А., договоры не являются публичными, следовательно, у перевозчика не возникает безусловной обязанности осуществить перевозку предъявляемого транспортными организациями грузобагажа.

Со ссылками на постановление Верховного Совета Российской Федерации от 04.04.1992 №2661-1 «О мерах по обеспечению поставок продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности», Порядок организации поставок и перевозки продукции (товаров) для обеспечения народного хозяйства и населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 06.03.1993 №207, а также иные представленные в материалы дела документы представители ответчика указали, что ОАО «ФПК» не имеет возможности отказывать некоторым операторам во включении принадлежащих им вагонов в состав почтово-багажного поезда №922, в частности, ООО «Корпорация «Поле» и ИП Шадрин Г.Л. Кроме того, представители ответчика указали, что фактически состав поезда №922 формируется за счет вагонов именно названных хозяйствующих субъектов.

Представители ОАО «ФПК» добавили также, что все заявки, подаваемые ИП Ворсиным В.А. на включение вагонов в состав почтово-багажного поезда №922, рассматривались в соответствии с Типовой технологией организации перевозок повагонными отправками грузобагажа в собственных вагонах и(или) арендованных багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования ОАО «ФПК». При наличии технологической возможности заявленные вагоны включались в состав почтово-багажного поезда №922.

В ходе заседания комиссии 29.08.2011 в порядке части 1 статьи 46 Федерального закона «О защите конкуренции» объявлялся перерыв до 02 сентября 2011 года до 15-00.

Изучив материалы дела, заслушав представителей заявителя и ответчика, оценив доказательства по делу в их взаимосвязи, комиссия приходит к следующему.

1. В соответствии с частью 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и(или) ущемление интересов других лиц.

Открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» создано открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и автономной некоммерческой организацией «Центр организационного обеспечения структурной реформы на железнодорожном транспорте» в соответствии с договором о создании Общества от 02.12.2009 №2009-01. Исходя из положений раздела 2 Договора, пункта 3.2.1 Устава ОАО «ФПК», утвержденного собранием учредителей 02.12.2009, одним из основных видов деятельности Общества является перевозка пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в поездах дальнего следования по территории Российской Федерации и в международном сообщении.

Исходя из положений статьи 4 Федерального закона от 17.08.1995 №147-ФЗ «О естественных монополиях» железнодорожные перевозки относятся к сферам деятельности субъектов естественных монополий.

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

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

Таким образом, ОАО «ФПК» занимает доминирующее положение на рынке оказания услуг железнодорожных перевозок на территории Российской Федерации.

Как следствие, действия открытого акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» могут быть рассмотрены антимонопольным органом на предмет соответствия требованиям части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

2. а) Как установлено в ходе рассмотрения настоящего дела о нарушении антимонопольного законодательства, ИП Ворсин В.А. осуществляет предпринимательскую деятельность, связанную с перевозкой товаров народного потребления в районы Крайнего Севера (Воркута, Усинск, Печора); имеет для осуществления данной деятельности в собственности 3 грузобагажных вагона.

Согласно пунктам 1, 2 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее также – ГК РФ) перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

С учетом положений статьи 789 ГК РФ, а также исходя из понятия «перевозчик», определенного в статье 2 Федерального закона от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Устав железнодорожного транспорта), ОАО «ФПК» как организация, осуществляющая естественно-монопольный вид деятельности в сфере железнодорожных перевозок, по договорам перевозки железнодорожным транспортом общего пользования принимает на себя обязательства доставить пассажира, а также вверенный багаж, груз и(или) грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю).

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

Как указано в пункте 1 статьи 426 ГК РФ, коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами.

Цена товаров, работ и услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом и иными правовыми актами допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю соответствующие товары, услуги, выполнить для него соответствующие работы не допускается (пункты 2, 3 статьи 426 ГК РФ).

При этом статьей 8 Устава железнодорожного транспорта предусмотрено, что в случаях, если свойства груза, багажа, грузобагажа или их состояние либо предлагаемые грузоотправителем (отправителем) условия перевозок не предусмотрены правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом или правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, в соответствующих договорах перевозчиков с грузоотправителями (отправителями) могут устанавливаться особые условия перевозок таких грузов, багажа, грузобагажа и ответственность сторон за их перевозку и сохранность.

Следовательно, перевозка груза, багажа, грузобагажа на особых условиях, определенных в отдельных договорах перевозки с грузоотправителями, осуществляется не на общих, а на иных (специальных) условиях, определенных соглашением сторон в соответствии со статьей 421 ГК РФ, что свидетельствует об отсутствии элемента публичности такого соглашения.

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

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

Аналогичный порядок заключения договоров перевозок грузобагажа (1) повагонными отправками (2) предусмотрен и самим перевозчиком – ОАО «ФПК» в утвержденной распоряжением названного общества от 04.02.2011 №50р *Типовой технологии организации перевозок повагонными отправлениями грузобагажа в собственных и(или) арендованных багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования* ОАО «ФПК» (далее – Типовая технология).

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

Именно по указанной типовой форме 03.06.2010 между ОАО «ФПК» в лице Горьковского филиала и ИП Ворсиним В.А. заключен договор №26/10/3-ГФПК об организации

перевозки грузобагажа повагонными отправлениями в собственных (арендованных) багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования Федеральной пассажирской компании. Срок действия данного договора установлен до 31.05.2011.

Комиссией установлено, что с учетом особенностей предпринимательской деятельности ИП Ворсин В.А. заинтересован в осуществлении перевозок грузобагажа в грузобагажном поезде №922 сообщением Киров-Воркута.

При этом в 2010-2011 годах грузобагажные перевозки в названном поезде на основании аналогичных (типовых) договоров осуществляли (помимо заявителя):

- ООО «Корпорация «Поле» (договор №23/10/3-ГФПК от 03.06.2010);
- ИП Шадрин Г.Л. (договор №25/10/3-ГФПК от 03.06.2010);
- ООО «Транс-Сервис БИ» (договор №24/10/3-ГФПК от 03.06.2010);
- ООО «ТК-РУССТРАНСПОРТ» (договор №26/10/1/3-ГФПК от 03.06.2010).

Как следует из представленных в материалы дела документов, для осуществления перевозок грузобагажа повагонными отправлениями указанным отправителям ОАО «ФПК» оформлялись перевозочные документы – грузобагажные квитанции на собственные (арендованные) вагоны грузоотправителей, проездные билеты на лиц, сопровождающих грузобагаж (в соответствии с утвержденными типовыми бланками).

Плата за перевозку грузобагажа взималась перевозчиком согласно пункту 166 Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденных приказом МПС России от 26.07.2002 №30, за стоимость пробега вагона в составе почтово-багажного поезда в размере, установленном органом, уполномоченным в области государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки – Федеральной службой по тарифам (действует на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30.06.2004 №332) – в размере 18 руб. 50 коп. за 1 ваг-км³.

Указанная информация подтверждена лицами, участвующими в деле, и соответствует имеющимся в деле материалам.

В совокупности описанные выше обстоятельства свидетельствуют о том, что заключенные между перевозчиком (ОАО «ФПК») и заявителем по настоящему делу, а также иными грузоотправителями, осуществляющими перевозки грузобагажа, в том числе поездом №922 сообщением Киров-Воркута, договоры об организации перевозки грузобагажа повагонными отправлениями в собственных (арендованных) багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования Федеральной пассажирской компании не являются договорами перевозки на особых условиях, а потому относятся к категории публичных договоров.

3. В соответствии с пунктом 116 Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, утвержденных приказом МПС России от 26.07.2002 №30, грузобагаж юридических лиц принимается к перевозке при наличии возможности его отправить.

Согласно пункту 3 Типовой технологии включение вагонов отправителей в составы скорых, пассажирских и почтово-багажных поездов производится в соответствии с заключенными договорами, утвержденными схемами поездов, согласованной периодичностью курсирования вагонов и с учетом установленных графиком движения длины и веса поезда на всем маршруте следования.

Исходя из пояснений ОАО «ФПК» (письмо от 25.03.2011 исх.№818/ГФПК), в целях рационального использования инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и на основании решения, принятого на совещании под председательством первого вице-президента ОАО «РЖД» Морозова В.Н. от 19.10.2007 №ВМ-112пр и распоряжения Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО «РЖД» от 29.12.2007 №567р, запрещается формирование почтово-багажного поезда составом менее 15 вагонов; с учетом пропускной способности железнодорожных путей, по которым следует поезд, максимальная его длина может составлять не более 20 вагонов.

Как следует из условий приведенных выше типовых договоров об организации перевозки грузобагажа повагонными отправлениями в собственных (арендованных) багажных и почтовых вагонах, заключенных с ОАО «ФПК», включение вагонов грузоотправителей в состав поезда осуществляется на основании заявки, поданной перевозчику, с указанием периодичности курсирования, маршрута следования вагонов в графике движения поездов, исходя из которых за 10 дней до начала месяца перевозчиком формируется состав поезда в соответствующих графиках курсирования (пункты 2.3.1, 2.3.3).

В рассматриваемом случае с учетом того, что количество заявок на включение собственных (арендованных) вагонов отправителей в состав поезда №922 сообщением Киров-Воркута превышает его максимальную вместимость, перевозчик должен руководствоваться определенными правилами включения в графики курсирования вагонов контрагентов в целях создания не дискриминационных условий доступа грузоотправителей к услугам железнодорожных перевозок грузобагажа транспортом общего пользования.

Так, пунктом 16 анализируемой Типовой технологии предусмотрено, что для планирования перевозки грузобагажа ответственными работниками ОАО «ФПК» и его филиалов данные в АРМ СПБП (корпоративный программный продукт) вводятся в следующем порядке:

- включение в составы почтово-багажных поездов вагонов пассажирского парка, выполняющих специальные перевозки на основании заключенных с ОАО «ФПК» государственных контрактов, выполняются в приоритетном порядке (подпункт 16.1); в соответствии с поступившими заявками работник ОАО «ФПК» вносит данные о включении специальных вагонов в состав почтово-багажных поездов по каждой дате отправления вагонов (подпункт 16.2);

- ответственные работники филиала ОАО «ФПК» вносят данные на даты отправления вагонов для перевозки багажа и почты, предусмотренных схемой поезда, за 10 дней до отправления почтово-багажного поезда. В отдельных случаях, по согласованию с ОАО «ФПК», не менее чем за двое суток до отправления поезда из пункта формирования допускается внесение изменения даты отправления и номера вагона (подпункт 16.3);

- для планирования включения в состав почтово-багажного поезда вагонов, следующих из/в ремонт и прочих, информация вводится по мере поступления заявок отправителей с учетом обеспечения прицепки вагонов, указанных в подпунктах 16.1, 16.2 при соблюдении установленной длины и веса поезда на всем маршруте следования (подпункт 16.4).

Как установлено комиссией в ходе рассмотрения дела, в графики курсирования поезда №922 сообщением Киров-Воркута, в частности в 2010-2011 годах, никогда не включались специальные вагоны, а также почтовые, багажные вагоны и вагоны, следующие из/в ремонт. Таким образом, весь состав рассматриваемого поезда должен был распределяться согласно заявкам прочих грузоотправителей по мере поступления заявок от них в соответствии с условиями заключенных договоров об организации перевозок.

В ходе рассмотрения настоящего дела о нарушении антимонопольного законодательства комиссией проанализированы представленные в материалы дела заявки грузоотправителей на включение собственных (арендованных) вагонов в состав почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута, ежемесячные графики курсирования поезда №922, утверждаемые ОАО «ФПК» на основании поступивших заявок грузоотправителей, а также наряды на прицепку вагонов к составу рассматриваемого почтово-багажного поезда, в том числе за период с марта 2011 года (с момента утверждения ОАО «ФПК» Типовой технологии) по май 2011 года. Результаты проведенного анализа имеющихся в материалах дела о нарушении антимонопольного законодательства документов приведены в нижеследующей таблице.

Дата отправления поезда (2011 год)	Количество вагонов, включенных в заявки транспортных компаний (с указанием исх. даты, даты поступления заявки в ОАО «ФПК» (при наличии))					Количество вагонов, включенных в ежемесячные графики курсирования ОАО «ФПК» (с указанием даты утверждения графика курсирования)					Количество вагонов, фактически включенных в состав поезда №922 (с указанием дат утверждения нарядов на прицепку вагонов)				
	ООО «Корпорация «Поле»	ИП Шадрина	ООО «Транс-Сервис БИ»	ИП Ворсин	ООО «ТК Рустранспорт»	ООО «Корпорация «Поле»	ИП Шадрина	ООО «Транс-Сервис БИ»	ИП Ворсин	ООО «ТК Рустранспорт»	ООО «Корпорация «Поле»	ИП Шадрина	ООО «Транс-Сервис БИ»	ИП Ворсин	ООО «ТК Рустранспорт»
март 2011	14.02	14.02	15.02	14.02	14.02	дата утв. графика курсирования - 25.02.11					даты утв. нарядов, их номера - 01.03.11 №757, 04.03.11 №805, 10.03.11 №869, 11.03.11 №892, 21.03.11 №1005, 25.03.11 №1071 испр., 29.03.11 №1104				
03.03	10	10	4	2	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
07.03	10	10	4	2	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
11.03	10	10	4	2	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
15.03	10	10	4	2	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
19.03	10	10	4	2	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
23.03	10	10	4	2	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
27.03	10	10	4	2	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
31.03	10	10	4	2	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
апр. 2011	15.03	14.03	15.03	14.03, поступила 17.03	15.03	дата утв. графика курсирования - 25.03.11					даты утв. нарядов, их номера - 04.04.11 №1173, 07.04.11 №1219, 12.04.11 №1267, 15.04.11 №1303, 19.04.11 №1346, 22.04.11 №1383, 27.04.11 №1433				
05.04	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
09.04	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
13.04	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
17.04	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
21.04	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
25.04	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
29.04	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
май 2011	17.04	18.04	16.04	14.04, поступила 14.04	14.04	дата утв. графика курсирования - 26.04.11					даты утв. нарядов, их номера - 29.04.11 №1481, 04.05.11 №1516(1), 07.05.11 №1556, 13.05.11 №1604, 18.05.11 №1663, 20.05.11 №1685, 26.05.11 №1763(1), 30.05.11 №1804				
03.05	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
07.05	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
11.05	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
15.05	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
19.05	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
23.05	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0
27.05	10	10	4	3	1	8	7	4	0	1	8	7	4	0	1
31.05	10	10	4	3	1	8	7	4	1	0	8	7	4	1	0

Согласно пояснениям ОАО «ФПК» (письмо от 31.08.2011 исх. №120/ГФПКЮ) «порядок учета заявок транспортных компаний на включение собственных (арендованных) вагонов в графики курсирования поезда №922 сообщением Киров-Воркута в ОАО «Федеральная пассажирская компания» не установлен».

Таким образом, несмотря на то, что Типовая технология (подпункт 16.4) предусматривает включение вагонов грузоотправителей в график курсирования по мере поступления заявок отправителей, фактически указанное условие не соблюдается.

Из вышеприведенной таблицы следует, что независимо от даты поступления заявок вагоны ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадриной Г.Л., а также ООО «Транс-Сервис БИ» включаются как в графики курсирования поезда №922 Киров-Воркута (при планировании перевозок), так и впоследствии в состав данного поезда в неизменном количестве (8 вагонов – ООО «Корпорация «Поле», 7 вагонов – ИП Шадрина Г.Л., 4 вагона – ООО «Транс-Сервис БИ»).

Материалами дела подтверждается, что аналогичная ситуация имела место и в предшествующие периоды (с апреля 2010 года по февраль 2011 года); при этом в графики курсирования поезда №922 в 2010 году (с апреля по декабрь) вагоны ИП Ворсина В.А. вообще не включались, несмотря на ежемесячное направление им соответствующих заявок, то есть весь состав формировался из вагонов трех транспортных организаций: ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадрина Г.Л., ООО «Транс-Сервис БИ».

Вместе с тем из анализа вышеприведенных документов однозначно следует, что при планировании перевозок (утверждении графика курсирования) на май 2011 года заявка ИП Ворсина В.А. поступила ранее остальных заявок отправителей (14.04.2011), о чем сделана соответствующая отметка представителем ОАО «ФПК», тогда как заявки остальных транспортных компаний имеют более позднюю дату регистрации исходящего документа.

В обоснование своих действий ответчик указывает на то, что не имеет законной возможности отказать некоторым транспортным операторам (в частности,

ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадриной Г.Л.) во включении принадлежащих им вагонов в состав почтово-багажного поезда №922 (письмо от 23.06.2011 исх. №89/ГФПКЮ), представив следующие документы:

- письма 2002-2003 годов, направленные Правительством Кировской области перевозчику (ОАО «Российские железные дороги») с просьбой возобновить курсирование почтово-багажных вагонов кировских грузоотправителей продуктов питания и товаров народного потребления, в частности ООО «Поле», в районы Крайнего Севера;

- письма контрагентов ООО «Корпорация «Поле» и ИП Шадриной Г.Л. в адрес ОАО «ФПК» (МАУ «Единый регистрационно-информационный центр») МО ГО «Воркута» от 21.06.2011 исх. №584, ООО «Торговый дом хлебокомбинат» от 16.06.2011 исх. №240, ООО «Алтай-Сервис» от 15.06.2011, ИП Боауковой Г.Г. от 16.06.2011 исх. №12, ООО «Автокомплект» от 14.06.2011), а также администрации г.Лабитнанги (от 17.06.2011 исх. №3435-СК), администрации сельского поселения «Каджером» (от 17.06.2011 исх. №189) о продолжительном сотрудничестве с названными кировскими грузоотправителями, содержащие просьбу не препятствовать поставке товаров в районы Крайнего Севера в целях

обеспечения выполнения данными хозяйствующими субъектами взятых на себя обязательств по заключенным договорам:

- письма ИП Шадринной Г.Л. (от 15.04.2011 исх.№129), ООО «Корпорация «Поле» (от 14.04.2011 исх.№108), направленные в адрес ОАО «ФПК», в которых указывается, что данным компаниям стало известно о предъявлении перевозчику требований о включении в состав поезда №922 вагонов иных грузоотправителей, соответственно, за счет уменьшения количества курсирующих вагонов данных хозяйствующих субъектов, в связи с чем они просили не уменьшать количество отправляемых ими вагонов (7-8 у ИП Шадринной Г.Л. и ООО «Корпорация «Поле», 4 у ООО «Транс-Сервис БИ»), поскольку в противном случае они не смогут исполнить свои договорные обязательства перед контрагентами, в том числе по государственным и муниципальным контрактам, в адрес которых и осуществляется отправка товаров.

Проанализировав содержание указанных документов, комиссия приходит к выводу о том, что они не могут служить надлежащим обоснованием действий перевозчика (ОАО «ФПК») при решении вопроса о включении тех или иных вагонов грузоотправителей в состав почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута в связи со следующим.

С 2002-2003 года, когда производилось налаживание транспортного железнодорожного сообщения в районы Крайнего Севера, количество хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на рынке поставки товаров народного потребления в данные регионы, увеличилось и не ограничивается исключительно такими грузоотправителями, как ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадрин Г.Л.

Так, ИП Ворсин В.А., также как и названные хозяйствующие субъекты, на основании заключенных со своими контрагентами договорами (контрактами) осуществляет предпринимательскую деятельность по поставке той же категории грузобагажа (товаров народного потребления) в собственных вагонах.

При этом, как следует из имеющихся в материалах дела документов, ИП Ворсин В.А. в связи с невключением его вагонов в график курсирования поезда №922 вынужден осуществлять перевозку своих товаров в вагонах конкурентов по отдельным гражданско-правовым договорам.

В частности, января 2011 года между ИП Ворсиним В.А. и ИП Шадринной Г.Л., ООО «Корпорация «Поле», ООО «Транс-Сервис БИ» заключены договоры, предметом которых является обеспечение перевозки грузобагажа со станции Киров до станций Усинск, Печора, Воркута (договор №71 на оказание транспортных услуг с ИП Шадринной Г.Л., договор №33 о возмещении транспортных затрат с ООО «Корпорация «Поле», договор о возмещении транспортных затрат с ООО «Транс-Сервис БИ»).

Так, например, согласно представленным в материалы дела платежным документам ИП Ворсин В.А. в мае 2011 года заказал на основании указанных выше договоров перевозку грузов поездом №922 в следующем объеме:

- у ИП Шадринной Г.Л. (до станций Печора, Воркута): 65,7 тонны на сумму 460 250 рублей;
- у ООО «Корпорация «Поле» (до станций Печора-Воркута): 47,3 тонны на сумму 331 380 рублей;
- у ООО «Транс-Сервис БИ» (до станции Усинск): 147,2 тонны на сумму 1 031 979 рублей.

В среднем стоимость перевозки грузобагажа по данным договорам оказания транспортных услуг составила 7 000 рублей за 1 тонну грузобагажа.

В тот же период ИП Ворсиним В.А. осуществлена перевозка грузов в собственных вагонах на основании графиков курсирования, согласованных ОАО «ФПК», 4 раза: перевезено 67,3 тонны товара, что почти в 4 раза меньше массы грузобагажа, перевезенного в вагонах, предоставленных ответчиком иным транспортным компаниям – ИП Шадринной Г.Л., ООО «Корпорация «Поле», ООО «ТрансСервис БИ». При этом в расчете на 1 тонну груза стоимость перевозки у ОАО «ФПК» (по утвержденным тарифам) составляет менее 2000 рублей (так, при перевозке в направлении Киров-Воркута-Киров согласно грузобагажным квитанциям взимается провозная плата в размере 58053 руб. при весе товаров 26 тн (грузный вагон) + 10 тн (порожний вагон на обратном пути); при перевозке в направлении Киров-Печора-Киров – провозная плата составляет 41477 руб. при том же весе вагона).

Таким образом, стоимость транспортных услуг, оказываемых названными тремя хозяйствующими субъектами, взимаемая за тонну товара, существенно превышает стоимость перевозки ОАО «ФПК», взимаемой на основании утвержденных ФСТ России тарифов.

Факт перевозки грузобагажа ИП Ворсина В.А. в вагонах ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадринной Г.Л., ООО «Транс-Сервис БИ», включенных ОАО «ФПК» в графики курсирования и состав поезда №922 в иные периоды, в частности в феврале-апреле, июне 2011 года подтверждается имеющимися в материалах настоящего дела о нарушении антимонопольного законодательства доказательствами (платежными документами, актами выполненных работ).

Кроме того, обращает на себя внимание тот факт, что представленные ОАО «ФПК» в обоснование своей позиции письма от контрагентов ООО «Корпорация «Поле»,

ИП Шадринной Г.Л. по договорам поставки товаров народного потребления, а также органов местного самоуправления составлены (и получены перевозчиком) в июне 2011 года в ходе рассмотрения настоящего дела о нарушении антимонопольного законодательства, тогда как и в предыдущие периоды перевозчик включал в состав рассматриваемого поезда вагоны названных транспортных компаний в неизменном количестве, несмотря на поступление заявок иных организаций, конкурирующих на рынке поставок товаров народного потребления в районы Крайнего Севера с данными транспортными операторами.

Таким образом, приоритетность предоставления вагонов в составе почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута ООО «Корпорация «Поле», ИП Шадринной Г.Л., ООО «Транс-Сервис БИ» какими-либо обоснованными документами не подтверждена. Представленные в материалы дела письма иных организаций, органов местного самоуправления не могут являться обоснованием в условиях публичности договора об организации перевозок грузобагажа предоставления «льготных» условий включения вагонов одних транспортных компаний в ущерб иным.

При этом комиссия отмечает, что независимо от того, какова правовая природа рассматриваемого договора организации перевозок грузобагажа повагонными отправлениями, заключаемого ответчиком с грузоотправителями, ОАО «ФПК» в силу своего доминирующего положения на рынке железнодорожных перевозок обязано обеспечить недискриминационный доступ к оказываемым услугам.

В целях исполнения данного обязательства само Общество локальным актом (распоряжением от 04.02.2011 №50р) утвердило Типовую технологию, в пункте 16 (подпунктах 16.1-16.4) которой определен порядок включения вагонов отправителей в состав поездов при планировании перевозок грузобагажа. Между тем данный порядок самим ответчиком в рассматриваемой ситуации не соблюдается.

Кроме того, несостоятельной, по мнению комиссии, является ссылка ОАО «ФПК» на такие нормативные акты, как постановление Верховного Совета Российской Федерации от 04.04.1992 №2661-1 «О мерах по обеспечению поставок продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности», Порядок организации поставок и перевозки продукции (товаров) для обеспечения народного хозяйства и населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 06.03.1993 №207, постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 №848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», поскольку данные документы, констатируя значимость поставок товаров в районы Крайнего Севера, не определяют приоритетность оказания услуг перевозки одним хозяйствующим субъектам перед другими.

4. Как указывалось ранее, в соответствии с частью 1 статьи 10 Федерального закона от 26 июля 2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) *ущемление интересов других лиц*, в том числе *запрещается создание дискриминационных условий* (пункт 8).

При этом согласно правовой позиции Высшего Арбитражного суда Российской Федерации, изложенной в постановлении от 30.06.2008 №30 «О некоторых вопросах,

возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства», в отношении действий (бездействия), прямо поименованных в части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, наличие или угроза наступления соответствующих последствий (недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц) предполагается и не требует доказывания антимонопольным органом.

В соответствии со статьей 4 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» дискриминационные условия - условия доступа на товарный рынок, условия производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами.

При этом под конкуренцией понимается 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 (статья 4 Федерального закона «О защите конкуренции»).

На основании полного, всестороннего анализа имеющихся в материалах настоящего дела о нарушении антимонопольного законодательства доказательств комиссия приходит к заключению о том, что ОАО «ФПК» при организации перевозок грузобагажа повагонными отправлениями почтово-багажным поездом №922 сообщением Киров-Воркута создает дискриминационные условия для отдельных хозяйствующих субъектов (в частности, ИП Ворсина В.А.).

В результате указанных действий ОАО «ФПК» не только ущемляет интересы ИП Ворсина В.А., создавая дискриминационные условия доступа на рынок оказания услуг железнодорожных перевозок грузобагажа, но и влияет на условия конкуренции между транспортными организациями, осуществляющими поставку товаров народного потребления в районы Крайнего Севера, определяя внешние факторы, создающие конкурентные преимущества для отдельных субъектов данного товарного рынка, что в совокупности свидетельствует о нарушении ОАО «ФПК» части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

Комиссия с учетом положений статьи 50 Федерального закона «О защите конкуренции» также приходит к заключению о необходимости выдачи ОАО «ФПК» предписания о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции, для чего при организации перевозок грузобагажа повагонными отправлениями в собственных и(или) арендованных вагонах грузоотправителей в составах поездов формирования ОАО «ФПК», в том числе поезда №922 сообщением Киров-Воркута, обеспечить недискриминационный доступ хозяйствующих субъектов к оказываемым ответчиком услугам перевозки (с учетом изложенных выше выводов).

На основании изложенного комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 - 4 статьи 41, статьями 49, 50 Федерального закона «О защите конкуренции»,

р е ш и л а:

1. Признать открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» (111024, г.Москва, ул.Авиамоторная, д.10, стр.2) нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» путем создания дискриминационных условий для отдельных грузоотправителей (в частности, ИП Ворсина В.А.) при организации перевозок грузобагажа повагонными отправлениями в составе почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута.
2. Выдать открытому акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания» предписание о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Решение антимонопольного органа может быть обжаловано в судебном порядке в течение трех месяцев со дня его принятия (изготовления решения в полном объеме).

ПРЕДПИСАНИЕ

по делу №404-ФАС52-03/11

о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции

<...>

открытому акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания»

1. Прекратить злоупотребление доминирующим положением на рынке железнодорожных перевозок грузобагажа и совершить действия, направленные на обеспечение конкуренции, для чего при организации перевозок грузобагажа повагонными отправлениями в собственных и(или) арендованных вагонах грузоотправителей в составах поездов формирования ОАО «Федеральная пассажирская компания», в том числе поезда №922 сообщением Киров-Воркута, обеспечить недискриминационный доступ хозяйствующих субъектов к оказываемым ответчиком услугам перевозки (с учетом выводов, изложенных в мотивировочной части решения по делу о нарушении антимонопольного законодательства №404-ФАС52-03/11).
2. **В течение трех полных календарных месяцев с момента вступления в силу настоящего предписания (в последнее число каждого месяца)** направлять в Управление Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области:
 - копии заявок, поступивших в ОАО «Федеральная пассажирская компания» в лице Горьковского филиала, на включение собственных и(или) арендованных вагонов грузоотправителей в состав почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута с отметкой перевозчика о дате и времени их поступления;
 - утвержденные графики курсирования почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута;
 - наряды и(или) оперативные приказы ОАО «Федеральная пассажирская компания» на прицепку вагонов к составу почтово-багажного поезда №922 сообщением Киров-Воркута.

[1](#)) Грузобагаж - объект, принятый от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском, почтово-багажном или грузопассажирском поезде (статья 2 Устава железнодорожного транспорта);

[2](#)) Согласно статье 17 Устава железнодорожного транспорта повагонной отправкой считается предъявляемый для перевозки в отдельном вагоне по одному перевозочному документу грузобагаж.

[3](#)) Приказ ФСТ России от 10.12.2010 №409-т/3 «Об индексации платы за пробег вагонов при перевозках грузобагажа, следующих в составах скорых, пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов»; телеграмма ОАО «ФПК» от 29.12.2010 №7126/ФПК

