

(по реестру рассылки от 25.04.2011)

РЕШЕНИЕ

№ 507-10-10 от 25 апреля 2011 года
Красноярск

г.

Резолютивная часть решения оглашена на заседании Комиссии 12 апреля 2011 года. В полном объеме решение изготовлено 25 апреля 2011 года.

Комиссия Красноярского УФАС России по рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства в составе: председатель Комиссии – Лужбин

Е.А., заместитель руководителя управления, члены Комиссии – Фомушкина Ю.В., начальник отдела контроля органов власти; Капсудин Е.В., ведущий специалист-эксперт отдела контроля органов власти рассмотрела дело № 507-10-10, возбужденное в отношении открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ул. Новая Басманная, 2, г.Москва, 107144) (далее - ОАО «РЖД», Перевозчик) по признакам нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – ФЗ «О защите конкуренции») в рамках рассмотрения заявления (исх. №177 от 28.09.2010, вх. №13492 от 28.09.2010) открытого акционерного общества «Стройиндустрия» (ул. Телевизорная, 4 «б», г.Красноярск, 660062) (далее -ОАО «Стройиндустрия», Заявитель).

при участии в заседании Комиссии представителей:

ОАО «РЖД» – <...>, по доверенности от 18.01.2011, <...>, по доверенности от 27.10.2009;

ОАО «Стройиндустрия» - <...>, по доверенности от 18.01.2011 №2;

общества с ограниченной ответственностью «Красноярская Теплоэнергетическая компания» (ул. Брянская, 140, г.Красноярск, 660075) (далее - ООО «КрасТЭК») - <...>, по доверенности б/н от 26.05.2010;

закрытого акционерного общества Красноярский хладокомбинат «ХЛАДКО» (ул. Парижской Коммуны, 33, г.Красноярск, 660049) (далее - ЗАО «Хладко») - <...>, по доверенности от 19.10.2010.

в отсутствие представителей общества с ограниченной ответственностью «СибАгробалт» (п.Телевизорный, 6 «а», г.Красноярск, 660062) (далее - ООО «СибАгробалт»), открытого акционерного общества «Красноярский завод электромонтажных изделий» (п. Телевизорный, 5, г.Красноярск, 660062) (далее - ОАО «ЗЭМИ») уведомленных надлежащим образом о месте и времени рассмотрения дела №375-10-10.

Комиссия установила:

В адрес Красноярского УФАС России поступило заявление (исх. №177 от 28.09.2010, вх. №13492 от 28.09.2010) ОАО «Стройиндустрия» с жалобой на действия ОАО «РЖД» выразившиеся, по мнению Заявителя, в навязывании условий договора невыгодных для него.

Из заявления и приложенных к нему документов следует, что 27 мая 2009 года между ОАО «Стройиндустрия» и ОАО «РЖД» заключен договор №3/1914 на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути необщего пользования ОАО «Стройиндустрия», примыкающего к станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», при обслуживании локомотивом Перевозчика (далее - Договор №3/1914).

В соответствии с условиями Договора №3/1914 Перевозчик обязуется своим локомотивом осуществлять подачу, расстановку на места погрузки, выгрузки и уборку вагонов с железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Заявителю, примыкающего к пути ПЧ-3 стрелочным переводом №917 станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД».

Согласно п. 21 Договора №3/1914 последний заключен сроком на 5 лет и действует с 01.10.2009 по 30.09.2014 включительно.

7 июня 2010 года ОАО «РЖД» в адрес Заявителя направило дополнительное соглашение, датированное 15.03.2010, в котором предложило изложить п.п. а) п. 14 Договора №3/1914 в следующей редакции: «Сбор за подачу и уборку вагонов, который определяется как сумма оплаты»:

- за работу локомотива Перевозчика при подаче и уборке вагонов по ставкам таблицы №10 Правил применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте «Тарифного руководства №3», утвержденных Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19.06.2002 №35/15 (далее - Тарифное руководство №3) с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации;

- за пользование железнодорожным подъездным путём ежедневно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего Перевозчику, используемого при подаче и уборке вагонов, равную 2,337 км.»

Действия дополнительного соглашения от 15.03.2010 было распространено сторонами на отношения, возникшие с 30.06.2009.

Со слов Заявителя, представители Перевозчика, в телефонном разговоре уведомили его о том, что дополнительное соглашение является формальностью и подписывается в целях упорядочения документов, а также, что в случае не подписания дополнительного соглашения ОАО «РЖД» не будет осуществлять подачу и уборку вагонов и обратиться в Арбитражный суд Красноярского края с целью понуждения ОАО «Стройиндустрии» к подписанию.

Ввиду того, что ОАО «Стройиндустрия» в период с июля по сентябрь 2010 года планировало получать вагоны с цементом, необходимым для изготовления изделий в целях бесперебойного выполнения заявок исполнителей по муниципальным контрактам, в том числе по заявкам ОАО «РЖД», в целях недопущения прекращения подачи и уборке вагонов, ОАО «Стройиндустрия» вынуждено в августе 2010 года подписало дополнительное соглашение.

30 августа 2010 года ОАО «РЖД» сообщило (исх. №91/1) Заявителю, о задолженности последнего по сбору за пользование подъездным путём, за период с 30.06.2009 по 31.07.2010 в размере 1854391 (один миллион восемьсот пятьдесят четыре тысячи триста девяносто один) рубль 72 копейки и что в случае непогашения образовавшейся задолженности ОАО «РЖД» прекратит подачу - уборку вагонов на/с железнодорожный подъездной путь.

Проведя анализ финансовых расчетов по сбору за подачу – уборку вагонов, взимаемую ОАО «РЖД» в 2009 году Заявителем было установлено, что общая сумма размера сбора, оплаченного в 2009 году, составила 172136 (сто семьдесят две тысячи сто тридцать шесть) рублей 9 копеек, а за 8 месяцев 2010 года общая сумма размера сбора составила 261731 (двести шестьдесят одна тысяча семьсот тридцать один) рубль 8 копеек.

Возникшая, в результате подписания дополнительного соглашения, задолженность в размере 1854391,72 рубль, согласно расчету ОАО «Стройиндустрия», превысила в 4.2 раза размер выполненных Перевозчиком обязательств по Договору №3/1914.

По мнению Заявителя, возник вопрос о действительности дополнительного соглашения, поскольку последнее распространило свое действие на отношения сторон, возникшие по Договору №3/1914с 30.06.2009, тогда как Договор № №3/1914 был подписан сторонами с условием, распространить его действия с 01.10.2009.

В пределах железнодорожного пути необщего пользования к станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», помимо ОАО «Стройиндустрия», складами и железнодорожными путями необщего пользования владеют ООО «КрасТЭК», ООО «СибАгроБалт», ОАО «ЗЭМИ», ЗАО «Хладко» в адрес которых ОАО «РЖД» были также направлены дополнительные соглашения, связанные с начислением сбора за пользование железнодорожным подъездным путём ежесуточно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего Перевозчику, используемого при подаче и уборке вагонов.

Между ОАО «Стройиндустрия» и ООО «КрасТЭК», в обслуживании которого находятся котельные, посредством которых осуществляется выработка тепловой энергии для населения Железнодорожного и Октябрьского районов города Красноярска, заключен договор №5/01-07 от 01.01.2007 на возмездное пользование подъездным путём ОАО «Стройиндустрия» (далее - Договор №5/01-07).

Стоимость пользования подъездным путём ОАО «Стройиндустрия» была согласована сторонами при заключении Договора №5/01-07, а предельный тариф на транспортную услугу за пользование железнодорожным подъездным путём был установлен Приказом Департамента промышленности политики администрации Красноярского края №32 от 05.06.2006, ввиду чего увеличение стоимости услуги пользования железнодорожным подъездным путём, предусмотренное дополнительным соглашением невозможно, так как при утверждении тарифа на тепловую энергию в состав затрат была учтена стоимость пользования железнодорожным подъездным путём ОАО «Стройиндустрия».

Прекращение подачи-уборки вагонов на подъездной путь ОАО «Стройиндустрия», указанное в обращении (исх. №91/1 от 30.09.2010) ОАО «РЖД», может привести к тому, что ОАО «Стройиндустрия» будет экономически нецелесообразно производить затраты на содержание и ремонт собственного подъездного пути, который не может быть использован для поставки грузов для нужд предприятия, что в дальнейшем может привести к невозможности сохранения договорных отношений по использованию подъездного пути с ООО «КрасТЭК» для подачи вагонов с углём.

Кроме того, ОАО «РЖД», ввиду наличия на едином лицевом счете ОАО «Стройиндустрия» задолженности, не подает вагоны с цементом, необходимые для осуществления деятельности Заявителем.

Более того, ОАО «Стройиндустрия» в целях недопущения срыва поставок, вынуждено осуществлять доставку цемента автомобильным транспортом, что

влечёт увеличение стоимости готовой продукции, а в условиях конкуренции в строительной отрасли может послужить основанием для работы предприятия себе в убыток и к последующему банкротству.

Учитывая наличие в вышеназванных действиях ОАО «РЖД» признаков нарушения части 1 статьи 10 ФЗ «О защите конкуренции» приказом Красноярского УФАС России от 29.10.2010 №802 возбуждено настоящее дело.

Определением от 29 октября 2010 года о назначении дела №507-10-10 о нарушении антимонопольного законодательства к участию в рассмотрении дела в качестве ответчика привлечено ОАО «РЖД», в качестве заинтересованного лица привлечено ОАО «Стройиндустрия», а в качестве лиц, располагающих сведениями о рассматриваемых Комиссией обстоятельствах привлечены: ООО «КрасТЭК», ООО «СибАгроБалт», ОАО «ЗЭМИ», ЗАО «Хладко».

Правомерность своих действий, связанных с направлением дополнительного соглашения к Договору №3/1914 и понуждением подписания последнего ОАО «РЖД» обосновывает следующим:

- дополнительное соглашение о внесении изменений в договор, касающихся включения сбора за пользование железнодорожным подъездным путем ежесуточно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства № 3 направлено в связи с вступлением в силу 30 июня 2009 года приказа ФСТ России от 10 июня 2009 года № 120-т/5 «О внесении изменений и дополнений в Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте «Тарифное руководство № 3»;

- согласно п.2.7.6 Тарифного руководства №3 в измененной редакции, если одна часть железнодорожного подъездного пути, используемого при подаче и уборке вагонов, принадлежит железной дороге, а другая часть - грузоотправителю, грузополучателю, иному владельцу железнодорожного подъездного пути, то ставка сбора за подачу и уборку вагонов определяется как сумма оплаты за работу локомотива при подаче и уборке вагонов и ежесуточной оплаты за пользование железнодорожным подъездным путем по одному из двух вариантов, указанных в п. 2.7.6.1, 2.7.6.2. Тарифного руководства №3;

- в связи с вступлением 30 июня 2009 года в силу приказа ФСТ России от 10 июня 2009 года № 120-т/5 «О внесении изменений и дополнений в Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте «Тарифное руководство № 3» отношения сторон были приведены в соответствии с положениями принятого законодательного акта путем подписания дополнительного соглашения от 15.03.2010;

- согласно п. 1.1 Тарифного руководства № 3 сбор за подачу и уборку вагонов применяется на всех железных дорогах, входящих в единую сеть железных дорог Российской Федерации, для всех грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных

подъездных путей. То есть обязанность по уплате сбора за подачу и уборку вагонов является обязанностью, установленной нормативным актом;

- пунктом 2.7.8 Тарифного руководства № 3 предусмотрено, что сбор за подачу и уборку локомотивом, принадлежащим организации федерального железнодорожного транспорта, взыскивается отдельно с каждого грузоотправителя, грузополучателя, владельца железнодорожного подъездного пути, с которым заключен договор или узловое соглашение. В период с 30.06.2009 года по 30.09.2009 года между ОАО «Стройиндустрия» и ОАО «РЖД» договор, наличие которого предусмотрено Тарифным руководством № 3 имелся и действовал - договор № 3/619 от 24.12.2003 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Стройиндустрия», примыкающего к станции Бугач Красноярской железной (срок действия указанного договора был продлен по 30.09.2009 дополнительным соглашением от 19.03.2009 года, подписанным ОАО «РЖД» и ОАО «Стройиндустрия»). Следовательно, за указанный период ОАО «Стройиндустрия» было обязано уплачивать сбор за подачу и уборку вагонов в соответствии с п. 1.1, 2.7.8 Тарифного руководства № 3.

Представитель ОАО «Стройиндустрия» не согласился с доводами ОАО «РЖД» и пояснил, что ввиду не подписания в течение длительного времени ОАО «Стройиндустрия» дополнительного соглашения к Договору №3/1914, в августе 2010 года в адрес Заявителя стали поступать телефонные звонки начальника отдела коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Красноярской дирекции управления движением структурного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД» с настоятельной просьбой подписать дополнительное соглашение.

После длительных устных уговоров, а также письменного уведомления ОАО «РЖД» о том, что в случае не подписания дополнительного соглашения ОАО «РЖД» обратиться в Арбитражный суд Красноярского края, в августе 2010 года ОАО «Стройиндустрия» вынуждено подписало дополнительное соглашение, поскольку опасалось прекращения подачи и уборки вагонов с цементом со стороны ОАО «РЖД».

В связи с тем, что подача и уборка Перевозчиком с 20.09.2010 была прекращена, ОАО «Стройиндустрия» вынуждено осуществлять доставку цемента автотранспортом (цементовозами), что увеличивает затраты предприятия на производство продукции и приводит к удорожанию продукции. Так, стоимость 1-ой тонны цемента с доставкой железнодорожным транспортом с учетом затрат по подаче и уборке вагонов составляла 2880 рублей, а стоимость 1-ой тонны цемента с доставкой автотранспортом составляет 3150 рублей. За период с 20.09.2010 по 19.11.2010 в связи с удорожанием стоимости цемента, убытки предприятия составили 371250 рублей.

Плата за пользование подъездным путем ежедневно противоречит здравому смыслу, поскольку каждый пользователь должен производить её исходя из своего фактического вагонооборота.

Представитель ООО «Хладко» на заседаниях Комиссии пояснял, что последнее, как и ОАО «Стройиндустрия» тоже вынуждено согласилось с условиями ОАО «РЖД» поскольку Перевозчик прекратил подавать скопившиеся на

станции Бугач Красноярской железной дороги- филиала ОАО «РЖД» вагоны, приходящие в адрес ЗАО «Хладко». Начальник отдела коммерческой работы в сфере грузовых перевозок Красноярской дирекции управления движением структурного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД» пояснил, что вагоны на пути ЗАО «Хладко» со станции Бугач Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» будут подаваться под разгрузку только после согласования условий.

Представитель ООО «КрасТЭК» поддержал позицию ОАО «Стройиндустрия» и ЗАО «Хладко», а также пояснил, что ООО «КрасТЭК» пока не подписало дополнительное соглашение и что в случае его подписания действия последнего негативно скажутся в первую очередь на населении Железнодорожного и Октябрьского районов города Красноярска, которому ООО «КрасТЭК» подает тепловую энергию, поскольку величина тарифа на тепловую энергию напрямую зависит от затрат связанных с доставкой груза (угля).

При рассмотрении дела №507-10-10 Комиссией установлены следующие, имеющие значение для рассмотрения дела, обстоятельства.

ОАО «Стройиндустрия», зарегистрированное в Едином государственном реестре юридических лиц под регистрационным №1022401785636, в соответствии с Уставом (новая редакция), утвержденным общим собранием акционеров (протокол №20 от 29.06.2009), ОАО «Стройиндустрия» учреждено в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 01.07.1992 №721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества», и зарегистрировано администрацией Железнодорожного района города Красноярска 25 февраля 1993 года за номером 81 с присвоением номера государственной регистрации №7803 серия <...> -Б с изменением учредителя и формы собственности от 19.11.1996 за №637, является юридическим лицом, действующим на основании Устава и законодательства Российской Федерации, правопреемником малого предприятия «Стройиндустрия».

Статьей 3 Устава определено, что целями деятельности ОАО «Стройиндустрия», являются производство товаров и услуг для удовлетворения общественных потребностей и получение прибыли. Одним из основных видов деятельности общества является производство сборных железобетонных и бетонных изделий для строительства жилья, объектов соцкультбыта, гаражей, подвалов.

В соответствии с техническим паспортом на сооружение железнодорожный тупик, расположенный по адресу: г.Красноярск, ул. Телевизорная, 4 «Б», составленным по состоянию на 13.01.2004 в состав объекта железнодорожный тупик протяженностью 757,8 м входят подъездные пути №37, протяженностью 545 м. и №38, протяженностью 212,8 м 1989 года укладки.

18 марта 2004 года на основании распоряжения директора дочернего федерального государственного унитарного предприятия «Красноярский центр инвентаризации и учета объектов недвижимости» (далее - ДФГУП «Крастехинвентаризация») от 17.03.2004 №41-кти и технического паспорта ФГУП «Ростехинвентаризация» по г.Красноярску по состоянию на 13.01.2004 сооружению железнодорожный тупик, состоящий из участка №37 - от стрелочного перевода

№917 через стрелочные переводы №918, №920 до ворот закрытого акционерного общества «НТС», из участка №38-от стрелочного перевода №920 до упора, расположенному на территории владения по ул.Телевизорная, 4 «Б», ДФГУП «Кростехинвентаризация» присвоен адрес: г.Красноярск, ул. телевизорная, 4 «Б», сооружение №5.

21 марта 2004 года за ОАО «Стройиндустрия» зарегистрировано право собственности на железнодорожные пути протяженностью 757,80 п.м., по адресу: г.Красноярск, ул. Телевизорная, 4 «б», сооружение 5, о чем в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество и сделок с ним сделана запись регистрации №24:01:33.2004:376, что подтверждается свидетельством о государственной регистрации права серия <...> ГФ №000341 от 21.03.2004.

Согласно акту б/н б/д раздела границ подписанному уполномоченными представителями ОАО «РЖД» и ОАО «Стройиндустрия» границей пути необщего пользования Заявителя, является передний стык рамного рельса стрелочного перевода №917.

ОАО «РЖД» зарегистрировано в качестве юридического лица в Едином государственном реестре юридических лиц Межрайонной инспекции Министерства Российской Федерации по налогам и сборам №39 по г. Москве 23.09.2003 за основным государственным регистрационным номером 103773877295. Согласно уставу ОАО «РЖД», утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации от 18.09.2003 №585, основной целью деятельности ОАО «РЖД» является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых ОАО «РЖД», а также извлечение прибыли.

В соответствии со свидетельством о государственной регистрации права 24 ГС №0003145 от 25.03.2004 имеет на основании права собственности сооружение – «Комплекс Красноярской дистанции пути» застроенной площадью 12037.9 кв.м. по адресу: Россия, Красноярский край, от 4082 км. ПК0 до 4163 ПК0 Транссибирской железнодорожной магистрали с обходом от оси ПЗ ст. Бугач до ст. Красноярск - Восточный (от 1 км. ПК 400 до 38 км. ПК 547) и линией от оси ПЗ ст. Енисей до ст.Дивногорск (от 1 км ПК0 до 33 км ПК0), переданное в уставный капитал ОАО «РЖД» на основании сводного передаточного акта «На имущество и обязательства организаций федерального железнодорожного транспорта, передаваемые в качестве вклада в уставный капитал ОАО «РЖД»» от 30.09.2003, утвержденного совместным распоряжением Министерства имущественных отношений Российской Федерации, Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации и Министерства путей и сообщений.

Согласно приложению №758 к вышеназванному сводному передаточному акту ФГУП «Крас.ж.д.» в качестве вклада в уставной капитал передало, а ОАО «РЖД» приняло имущественный комплекс государственного предприятия и имущество с учетом обязательств государственного учреждения федерального железнодорожного транспорта, в составе которого, согласно приложению входят, в том числе, подъездные пути, примыкающие к ст.Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», к которым примыкает железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Стройиндустрия», и состоящие из подъездного пути №21пт ст. Бугая от стрелочного перевода №9 до стрелочного перевода №912;

подъездного пути №32 ст. Бугач от стрелочного перевода №912 до стрелочного перевода №918; подъездного пути №37 ст. Бугач и переезда неохранный, регулируемый от стрелочного перевода №918 до ворот ОАО «Стройиндустрия».

В соответствии с выпиской № 04:401/2003-245 от 24.12.2003 из Единого Государственного Реестра объектов градостроительной деятельности, выданной ОАО «РЖД» для регистрации права на объект недвижимости по состоянию на 12.11.2003 в состав сооружения «Комплекс Красноярской дистанции пути» входят, в том числе, пути: №21пт ст. Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» от стрелочного перевода №9 до стрелочного перевода №912, 1962 года ввода в эксплуатацию; №32 ст. Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» от стрелочного перевода №912 до стрелочного перевода №918, 1964 года ввода в эксплуатацию; №37 ст. Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» от стрелочного перевода №918 до ворот ОАО «Стройиндустрия», 1963 года ввода в эксплуатацию, аналогичная информация о местоположении подъездных путей №21пт, №32, №37 по станции Базаиха Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», содержится: в техническом паспорте на сооружение- «Подъездной путь №21 пт», составленном по состоянию на 03.12.2009 Федеральным государственным унитарным предприятием «Российский государственный центр инвентаризации и учёта объектов недвижимости – Федеральное бюро технической инвентаризации» (далее - ФГУП «Ростехинвентаризация - Федеральное БТИ»); в техническом паспорте на сооружение – «Подъездной путь №32», составленном по состоянию на 03.12.2009 ФГУП «Ростехинвентаризация - Федеральное БТИ»; в техническом паспорте на сооружение – «Подъездной путь №37 и переезд неохранный, регулируемый», составленном по состоянию на 03.12.2009 ФГУП «Ростехинвентаризация - Федеральное БТИ».

27 мая 2009 года, между ОАО «РЖД» и ОАО «Стройиндустрия», в рамках реализации своих Уставных целей и задач, заключен Договор №3/1914, в соответствии с условиями которого Перевозчик обязуется своим локомотивом осуществлять подачу, расстановку на места погрузки, выгрузки и уборку вагонов с железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего Заявителю, примыкающего к пути ПЧ-3 стрелочным переводом №917 станции Бугач Красноярской железной дороги- филиала ОАО «РЖД».

Согласно п. 21 Договора №3/1914 последний заключен сроком на 5 лет и действует с 01.10.2009 по 30.09.2014 включительно.

Подпунктом а) пункта 14 Договора №3/1914 предусмотрено, что ОАО «Стройиндустрия» уплачивает Перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов по ставкам указанным в таблице №10 и №11 Тарифного руководства №3. При изменении вагонооборота по итогам работы за предыдущий квартал, полугодие или год ставка сбора за подачу и уборку вагонов изменяется Перевозчиком автоматически с последующим письменным уведомлением Заявителя, а подпунктом е) пункта 17 Договора №3/1914 установлено, что в случае издания компетентным органом Российской Федерации нормативных правовых и иных актов, изменяющих размер плат, сборов, штрафов и порядок их оплат, такие законы и постановления автоматически распространяются на условия Договора №3/1914 без его пересмотра.

Ранее, до заключения Договора №3/1914, порядок подачи, расстановки на

места погрузки, выгрузки и уборки вагонов с железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего ОАО «Стройиндустрия», примыкающего к ПЧ-3 стрелочным переводом №917 станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», осуществлялся на условиях договора от 24.12.2003 №3/619 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Стройиндустрия», примыкающего к станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» (далее - Договор №3/619), заключенного сроком на 5 лет и действующим с 01.06.2004 по 31.05.2009 включительно.

Порядок обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ОАО «Стройиндустрия», примыкающем к станции Бугач Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» определен инструкцией, утвержденной 14 июня 2006 года ОАО «Стройиндустрия» и согласованной 13 июня 2006 года ОАО «РЖД».

Организация расчетов и оплата провозных платежей, сборов, а также иных причитающихся ОАО «РЖД» платежей при перевозках грузов железнодорожным транспортом, оплату по которым осуществляет Заявитель, осуществляется на условиях, заключенного 16 июня 2009 года ОАО «РЖД» и ОАО «Стройиндустрия» договора на организацию расчетов №ЕЛС/Крас.ж.д. -641/2009 (далее - Договор №641/2009). В рамках Договора №641/2009 ОАО «Стройиндустрия» присвоен код плательщика 1000164375 и открывается лицевой счет (далее - ЛС). Договор №641/2009 применяется к отношениям сторон, возникающим на основе заключенных между сторонами договоров (соглашений, контрактов и пр.), связанных с перевозкой грузов, в части проведения расчетов между сторонами.

Пунктом 2.3 Договора №641/2009 предусмотрено, что ОАО «РЖД» вправе приостановить выполнение своих обязательств, связанных с перевозками грузов (оказание услуг), оплату по которым осуществляет ОАО «Стройиндустрия», при отсутствии в ОАО «РЖД» достаточных денежных средств, перечисленных ОАО «Стройиндустрия» для оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей, с учетом сумм по незавершенным перевозкам.

Согласно п. 3 Договора №641/2009 ОАО «Стройиндустрия» перечисляет на расчетный счет ОАО «РЖД» в качестве предварительной оплаты денежные средства, достаточные для оплаты причитающихся ОАО «РЖД» платежей. Резервирование на ЛС ОАО «Стройиндустрия» сумм причитающихся ОАО «РЖД» провозных платежей производится до приема ОАО «РЖД» груза к перевозке. Списание с ЛС платежей производится на дату оказания ОАО «РЖД» услуг по перевозке грузов (иных услуг). ОАО «РЖД» каждые 5 дней формирует и представляет Заявителю два экземпляра акта оказанных услуг с приложением перечня первичных документов и счета- фактуры. ОАО «Стройиндустрия» обязана подписать акт оказанных услуг и передать один экземпляр подписанного акта ОАО «РЖД» в течение 10 календарных дней с даты его получения. В случае не поступления от ОАО «Стройиндустрия» и по вине последнего подписанного или подписанного с разногласиями акта оказанных услуг в 10 дневной срок акт считается согласованным в редакции Перевозчика. Счета – фактуры, акты оказанных услуг, акты сверки расчетов, перечни первичных документов и иные документы в рамках Договора №641/2009 передаются ОАО «Стройиндустрия» АФТО станции Бугач Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

В соответствии с п. 8 Договора №641/2009 договор вступает в силу с даты его

подписания и действует по 31.12.2009 включительно, а в случае если ни одна из сторон не заявит о его прекращении за 30 календарных дней до окончания срока действия последний продлевается на каждый последующий календарный год.

15 июля 2009 года ОАО «РЖД» уведомило (исх. №451) Заявителя о том, что с 30.06.2009 года приказом ФСТ России от 10.06.2009 №120-Т/5, изменился порядок определения сбора за подачу и уборку вагонов, а именно сбор за подачу и уборку вагонов стал исчисляться по ставкам таблицы 10 Тарифного руководства №3 за все расстояние подачи и уборки вагонов и, что данный порядок, в соответствии с условиями Договора №3/1914, необходимо производить с 30.06.2009.

13 апреля 2010 года ОАО «РЖД» направило в адрес ОАО «Стройиндустрия» дополнительное соглашение к Договору №3/1914 датированное Перевозчиком 15 марта 2010 года.

Дополнительным соглашением ОАО «РЖД» было предложено Заявителю изложить п.п. а) п. 14 Договора №3/1914 в следующей редакции: «Сбор за подачу и уборку вагонов, который определяется как сумма оплаты:

- за работу локомотива Перевозчика при подаче и уборке вагонов по ставкам таблицы №10 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации;

- за пользование железнодорожным подъездным путём ежедневно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего Перевозчику, используемого при подаче и уборке вагонов, равную 2,337 км.»

Действия дополнительного соглашения от 15.03.2010 было предложено распространить на отношения сторон, возникших с 30.06.2009.

28 июня 2010 года, в связи с не направлением ОАО «Стройиндустрия» в адрес Перевозчика второго экземпляра дополнительного соглашения, ОАО «РЖД» уведомило (исх. №384) Заявителя о необходимости в течение 10 дней с момента получения названного уведомления направить в адрес последнего экземпляра дополнительного соглашения, подписанный и скрепленный печатью, и, что в противном случае ОАО «РЖД» будет вынуждено обратиться в Арбитражный суд Красноярского края.

Ввиду того, что ОАО «Стройиндустрия» в период с июля по сентябрь 2010 года планировало получать вагоны с цементом, необходимых для изготовления изделий в целях бесперебойного выполнения заявок исполнителей по муниципальным контрактам, в том числе по заявкам ОАО «РЖД», в целях недопущения прекращения подачи и уборки вагонов, ОАО «Стройиндустрия» вынуждено в августе 2010 года подписало дополнительное соглашение.

30 августа 2010 года Перевозчик сообщил (исх. №91\1) Заявителю, что в соответствии с подписанным дополнительным соглашением к Договору №3/1914 с 30 июня 2009 года последнему начислен сбор за пользование железнодорожным путем за развернутую длину железнодорожного подъездного пути

принадлежащего Перевозчику, используемую при подаче и уборке вагонов равную 2,337 км, сумма которого за период с 30.06.2009 по 31.07.2010 составила 1 854 391,72 рубль и, что указанную сумму необходимо оплатить ОАО «РЖД» до 10 сентября 2010 года.

31 августа 2010 года ОАО «РЖД» сообщило Заявителю, что по состоянию на 31.08.2010 на ЛС Заявителя числится дебиторская задолженность по субсчету - услуги облагаемые НДС по ставкам 18 % (за исключением транзита) в размере 1 842 962,29 рубля и, что в соответствии с п. 2.3 Договора №641/2009 ОАО «РЖД» вправе приостановить выполнение своих обязательств, связанных с перевозками грузов.

1 сентября 2010 года ОАО «Стройиндустрия» обратилось (исх. №159) к ОАО «РЖД» с просьбой о расторжении дополнительного соглашения от 15.03.2010 к Договору №3/1914, так как дополнительное соглашение было подписано Заявителем преждевременно и предприятие не смогло оценить финансовые последствия его подписания по причине того, что изначально не была указана стоимость предлагаемых услуг, а также, что расчет стоимости услуг будет производиться без согласования с ОАО «Стройиндустрия» и за период с 30.06.2009 и уведомило ОАО «РЖД», что в связи с невозможностью оплаты услуг будет вынуждено прекратить эксплуатацию собственного пути.

Ввиду отсутствия ответа на обращение исх. № 159 от 01.09.2010, Заявитель 6 сентября 2010 года направил в адрес ОАО «РЖД» повторное обращение (исх. №162) в котором, как ранее, просил рассмотреть вопрос о возможности расторжения дополнительного соглашения от 15.03.2010 к Договору №3/1914 и до решения вопроса о расторжении произвести перерасчет стоимости предъявляемых услуг, исключив из расчета период с 30.06.2009 до момента подписания дополнительного соглашения (15.03.2010). Кроме того, в обращении от 06.09.2010 Заявитель сообщил Перевозчику, что ранее действующий Договор №3/619 закончил свое действие 31.05.2009, а новый Договор №3/1914 был заключен со сроком введения в действие с 01.10.2009, ввиду чего дополнительное соглашение было подписано со сроком введения в действие в период отсутствия договорных отношений между ОАО «РЖД» и ОАО «Стройиндустрия», а так же, что предъявляемая стоимость услуг является несоизмеримой со стоимостью услуг по подаче и уборке вагонов, а именно при вагонообороте в 101 вагон за 8 месяцев 2010 года стоимость услуг за подачу и уборку вагонов по ставкам указанным в таблице №10 и №11 Тарифного руководства №3 составила 172 136 рублей, а за пользование железнодорожным подъездным путём ежедневно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3 предложенная, дополнительным соглашением, за те же 8 месяцев составила 1093597 рублей.

По причине оставления обращения (исх.№162 от 06.09.2010) Перевозчиком без внимания ОАО «Стройиндустрия» 01.10.2010 направило в адрес ОАО «РЖД» обращение (исх. №179) в котором просило рассмотреть вопрос о возможности расторжения дополнительного соглашения от 15.03.2010 к Договору №3/1914, поскольку не является основным пользователем пути, так как имеет меньший вагонооборот по сравнению с ООО «КрасТЭК», которому дополнительное соглашение к договору, предусматривающее плату за пользование железнодорожным подъездным путём ежедневно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3, ОАО «РЖД» не направлялось, а также в связи с

прекращением подачи и уборки вагонов просило прекратить начисление платы за пользование подъездным путем Перевозчика.

5 октября 2010 года, в ответ на обращение (исх. №179 от 01.10.2010) Ответчик сообщил Заявителю, что основания, предусмотренные ст. 450-451 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее- ГК РФ), для расторжения дополнительного соглашения отсутствуют.

Из представленной ОАО «РЖД» информации (исх. №13-1842/ню-19 от 08.04.2011) следует, что последняя, фактическая подача и уборка вагонов Заявителю производилась в сентябре 2010 года (ведомости подачи и уборки вагонов №180933, №220934, №080932), вместе с тем, как в период фактической подачи-уборки вагонов, так и в период (октябрь 2010 года - февраль 2011 года) не осуществления таковой Перевозчиком начислялся, являющийся одной из составляющих частей сбора за подачу и уборку вагонов, сбор за пользование подъездным путем необщего пользования, принадлежащим ОАО «РЖД» (ведомости подачи и уборки вагонов №101935, №113936, №122937, № 016001, № 022002), общая сумма которого составила 617 709 (шестьсот семнадцать тысяч семьсот девять) рублей 9 копеек.

Аналогичная информация о последней фактической подаче и уборки вагонов Перевозчиком в сентябре 2010 года, содержится в ответе ОАО «РЖД» (исх. №12 от 01.03.2011) на запрос ОАО «Стройиндустрия» (исх. №27 от 21.02.2011).

Кроме того, в период (октябрь 2010 года - февраль 2011 года) не осуществления фактической подачи и уборки вагонов ОАО «РЖД» неоднократно направляло в адрес Заявителя уведомления (№126/5 от 18.01.2011, №138/2 от 08.02.2011, №147/1 от 22.02.2011) о необходимости подписания ведомостей подачи и уборки вагонов №101935, №113936, №122937, № 016001, № 022002.

В связи с образовавшейся задолженностью (1 854 391,72 рубль), которая возникла после подписания дополнительного соглашения и которую ОАО «Стройиндустрия» было не в состоянии ликвидировать перед Перевозчиком, а также, в связи с тем, что вышеназванная задолженность продолжала расти (617 709,9 рублей) при фактическом неисполнении сторонами, в период с октября 2010 года по февраль 2011 года, Договора №3/1914, Заявитель вынуждено формально, путем подписания с Ответчиком 01.02.2011 соглашения о расторжении, прекратил договорные отношения с ОАО «РЖД».

Поскольку пунктом 2.3 Договора №641/2009 предусмотрено, что ОАО «РЖД» вправе приостановить выполнение своих обязательств, связанных с перевозками грузов (оказание услуг), оплату по которым осуществляет ОАО «Стройиндустрия», при наличии у последнего задолженности, ОАО «Стройиндустрия» было вынуждено осуществлять доставку цемента автотранспортом, что привело к увеличению затрат на производство продукции. Так стоимость 1 тонны цемента с доставкой ж/д вагонами с учетом затрат по подаче и уборке вагонов составляла 2800 рублей, а стоимость одной тонны цемента стала составлять 3150 рублей.

Помимо ОАО «Стройиндустрия», через железнодорожный путь необщего пользования, примыкающий к станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», по которому подаются вагоны Заявителю, осуществляется подача и уборка вагонов, следующим контрагентом: ООО «КрасТЭК» на условиях

договоров: №3/1126 от 18.09.2006 на подачу и уборку вагонов ООО «КрасТЭК», не имеющему железнодорожного пути необщего пользования, по станции Бугач Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» при обслуживании локомотивом общества с ограниченной ответственностью «Грант МК» (далее - Договор №3/1126), №3/1253 от 18.11.2006 на подачу и уборку вагонов ООО «КрасТЭК», не имеющему железнодорожного пути необщего пользования по станции Бугач - Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» при обслуживании локомотивом Перевозчика (далее - Договор №3/1253; ООО «Сибагробалт» на условиях договора №3/1431 от 12.07.2007 на подачу и уборку вагонов на подъездной путь необщего пользования ООО «Сибагробалт», примыкающего к станции Бугач - Красноярской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» при обслуживании локомотивом Перевозчика (далее - Договор №3/1431); ОАО «ЗЭМИ» на условиях договора №3/948 от 20.03.2006 на подачу и уборку вагонов на железнодорожный путь необщего пользования ОАО «ЗЭМИ», примыкающий к станции Бугач Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» локомотивом Перевозчика (далее - Договор №3/948); ЗАО «Хладко» на условиях договора №3/2189 от 01.07.2010 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования ЗАО «Хладко», примыкающий к станции Бугач Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» локомотивом Перевозчика (далее - Договор №3/2189)

Подпунктом а) пункта 14 Договора №5/01-07 предусмотрено, что ООО «КрасТЭК» уплачивает Перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов по 5 группе по ставкам указанным в таблицах №8 и №9 Тарифного руководства №3.

Подпунктом а) пункта 11 Договора №3/1253 предусмотрено, что ООО «КрасТЭК» уплачивает Перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов по 3-й группе по ставкам указанным в таблицах №8 Тарифного руководства №3.

Подпунктами а) и б) пункта 14 Договор №3/1431 предусмотрено, что ООО «Сибагробалт» уплачивает Перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов за фактические поданные и убранные вагоны по ставкам, указанным в таблицах №11 Тарифного руководства №3, а также сбор за пользование железнодорожным путем ежедневно за 416.1 метров согласно п. 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3.

Подпунктом а) и б) пункта 14 Договор №3/948 предусмотрено, что ОАО «ЗЭМИ» уплачивает Перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов за фактические поданные и убранные вагоны по ставкам, указанным в таблицах №11 Тарифного руководства №3, а также сбор за пользование железнодорожным путем ежедневно за 410 метров согласно п. 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3.

Подпунктом а) и б) пункта 14 Договор №3/2189 предусмотрено, что ЗАО «Хладко» уплачивает Перевозчику сбор за подачу и уборку вагонов, который определяется как сумма оплаты: за работу локомотива Перевозчика при подаче и уборке вагонов по ставкам, указанным в таблицах №10 Тарифного руководства №3, а также сбор за пользование железнодорожным подъездным путем по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего Перевозчику, используемую при подаче и уборке вагонов, равную 1.050 км.

13 апреля 2010 года ОАО «РЖД» направило в адрес ООО «КрасТЭК» дополнительное соглашение к Договору №3/1126 датированное Перевозчиком 15 марта 2010 года.

Дополнительным соглашением ОАО «РЖД» было предложено ООО «КрасТЭК» изложить п.п. а) п. 14 Договора №3/1126 в следующей редакции: «Сбор за подачу и уборку вагонов, который определяется как сумма оплаты:

- за работу локомотива Перевозчика при подаче и уборке вагонов по ставкам таблицы №8 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации: группа подъездного пути – 6 (шестая);

- за пользование железнодорожным подъездным путём ежедневно по ставкам части 2 таблицы 11 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего Перевозчику, используемого при подаче и уборке вагонов, равную 2,337 км.»

Действия дополнительного соглашения от 15.03.2010 было предложено распространить на отношения сторон, возникших с 30.06.2009.

Вышеназванное дополнительное соглашение ООО «КрасТЭК» было оставлено без рассмотрения.

Между ОАО «Стройиндустрия» и ООО «КрасТЭК» заключен договор №5/01-07 от 01.01.2007, предметом которого является предоставление в пользование Заявителем, принадлежащего ему на праве собственности железнодорожного подъездного пути ООО «КрасТЭК», для провоза грузов (вагонов с углем) от входной стрелки №915 до котельной ООО «КрасТЭК» за плату (далее - Договор №5/01-07).

Пунктом 2.1 Договора №5/01-07 предусмотрено, что расчет стоимости пользования железнодорожным подъездным путем производится исходя из затрат Заявителя на содержание, текущий и капитальный ремонт.

Как на момент заключения Договора №5/01-07, так и на момент рассмотрения настоящего дела тариф за пользование железнодорожным подъездным путем ОАО «Стройиндустрия» установлен Приказом департамента промышленной политики администрации Красноярского края от 05.06.06 №32 и составляет 762,71 рубля за 1 вагон без учета НДС, которые были включены в расходы ООО «КрасТЭК» при установлении последнего тарифов на тепловую энергию.

Согласно представленной Заявителем информации количество поданных и убранных вагонов локомотивом Перевозчика на железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Стройиндустрия» в 2009 году составило 78 вагонов, а за 9 месяцев 2010 года составило 107 вагонов.

Из представленной ОАО «РЖД» информации следует, что ООО «КрасТЭК» имеет самый большой вагонооборот, который в 2009 году составил 4249 вагонов.

Исследовав материалы дела №507-10-10, заслушав пояснения сторон, Комиссия пришла к следующим выводам.

В силу статьи 421 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК-РФ)

граждане и юридические лица свободны в заключении договора, а условия договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или иными правовыми актами

Частью 1 статья 422 ГК РФ предусмотрено, что договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами (императивным нормам), действующим в момент его заключения.

Отношения, связанные с подачей и уборкой вагонов регулируются нормами Федерального закона от 10 января 2003 года №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ») и Правилами.

В соответствии со статьёй 55 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» отношения между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования, не принадлежащего владельцу инфраструктуры, по поводу эксплуатации такого железнодорожного пути регулируются договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования.

При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования локомотива подача и уборка вагонов, маневровая работа на таком железнодорожном пути осуществляются локомотивом, принадлежащим перевозчику.

Статьей 56 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» предусмотрено, что подача и уборка вагонов, маневровая работа для грузоотправителей, грузополучателей, имеющих склады и погрузочно-разгрузочные площадки на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, регулируются договорами на подачу и уборку вагонов, заключаемыми перевозчиками с грузоотправителями, грузополучателями.

Подача и уборка вагонов для грузоотправителей, грузополучателей, не имеющих складов и погрузочно-разгрузочных площадок на не принадлежащих им железнодорожных путях необщего пользования, осуществляются по договору соответственно между грузоотправителями, грузополучателями, перевозчиком и владельцем такого железнодорожного пути необщего пользования. Данный договор устанавливает порядок подачи и уборки вагонов, плату за пользование вагонами, взаимную ответственность сторон.

Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов должны учитывать технологию функционирования железнодорожной станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технологию функционирования железнодорожного пути необщего пользования, а в соответствующих случаях единые технологические процессы, порядок разработки и утверждения которых устанавливается правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Указанными договорами устанавливаются порядок подачи и уборки вагонов, а также технологические сроки оборота вагонов, контейнеров на железнодорожных путях необщего пользования, технологическое время, связанное с подачей вагонов к местам погрузки, выгрузки грузов и уборкой вагонов с этих мест, а также технологические нормы погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов.

Порядок разработки и определения технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, а также технологических норм погрузки грузов в вагоны и выгрузки грузов из вагонов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

В случаях, если по прибытии составов или групп вагонов (груженых или порожних) грузоотправители, грузополучатели или обслуживающий грузополучателей, грузоотправителей своими локомотивами владелец железнодорожного пути необщего пользования выполняют своими средствами технологические операции, которые являются обязанностью перевозчика, время на выполнение этих операций не включается в оплачиваемое время пользования вагонами. Продолжительность этих операций оговаривается в договоре на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или в договоре на подачу и уборку вагонов.

За работу локомотивов, принадлежащих перевозчикам, по подаче и уборке вагонов перевозчиками взимается сбор с грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования по договору, если иное не установлено законодательством Российской Федерации (статья 58 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»).

Статьей 64 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» определено, что 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.

Согласно пункту 2.1 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных Приказом МПС РФ от 18.06.2003 №26 (далее - Правила) 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. Договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования заключаются между перевозчиком и владельцем железнодорожного пути необщего пользования при обслуживании такого пути локомотивом перевозчика.

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.

Анализ вышеназванных норм права позволяет сделать вывод о том, что порядок подачи и уборки вагонов, а также сборы за указанные операции, осуществляемые Перевозчиком, устанавливаются сторонами по соглашению сторон при заключении договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования или договоров на подачу и уборку вагонов.

Как установлено выше, правомерность своих действий, связанных с

изменением действующего Договора №3/1914, ОАО «РЖД» обосновывает внесением приказом ФСТ России от 10 июня 2009 года № 120-т/5 изменений в п.2.7.6 Тарифного руководства №3, а также подпунктом е) пункта 17 Договора №3/1914 которым установлено, что в случае издания компетентным органом Российской Федерации нормативных правовых и иных актов, изменяющих размер плат, сборов, штрафов и порядок их оплат, такие законы и постановления автоматически распространяются на условия Договора №3/1914 без его пересмотра.

Постановлением Федеральной энергетической комиссии от 19.06.2002 N 35/15 утверждены [Правила](#) применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (далее - Тарифное руководство N 3).

Согласно пункту 1.3 Тарифного руководства №3, опубликованные в нем сборы являются предельными. Начальники железных дорог могут в тех случаях, когда это экономически целесообразно, устанавливая более низкие сборы с уведомлением об этом в 10-дневный срок федерального органа по регулированию естественных монополий на транспорте и опубликованием в средствах массовой информации.

В соответствии с пунктом 2.7.6 Тарифного руководства №3, в редакции, действующей на момент заключения Договора 3/1914, если одна часть расстояния подачи и уборки вагонов принадлежит железной дороге, а другая часть - грузоотправителю, грузополучателю, то ставка сбора за подачу и уборку вагонов определяется как средневзвешенная величина пропорционально расстояниям подачи и уборки вагонов в оба конца.

[Приказом](#) Федеральной службы по тарифам от 10.06.2009 N 120-т/5 в Тарифное руководство №3 внесены изменения, в том числе и в [пункт 2.7.6](#), согласно которому, если одна часть железнодорожного подъездного пути, используемого при подаче и уборке вагонов, принадлежит железной дороге, а другая часть - грузоотправителю, грузополучателю, иному владельцу железнодорожного подъездного пути, то ставка сбора за подачу и уборку вагонов определяется как сумма оплаты за работу локомотива при подаче и уборке вагонов и ежесуточной оплаты за пользование железнодорожным подъездным путем.

При этом сумма ежесуточной оплаты за работу локомотива рассчитывается за суммарное расстояние подачи и уборки в оба конца по ставкам таблицы 10 Тарифного руководства №3, а ежесуточная плата за пользование железнодорожным подъездным путем определяется по ставкам [части 2 таблицы N 11](#) Тарифного руководства N 3 за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего железной дороге.

На основании упомянутого [приказа](#) ОАО «РЖД» направило в адрес ОАО «Стройиндустрия» дополнительное соглашение к Договору 3/1914, которое Заявитель в целях недопущения прекращения подачи и уборки вагонов, после длительных устных уговоров, вынуждено, подписал в августе 2010 года.

Вместе с чем, Комиссия отмечает, что условия дополнительного соглашения не изменяли обязательства Перевозчика, однако повлекли за собой новые обязательства Заявителя, а именно ежесуточную оплату за пользование

железнодорожным подъездным путем, которая определяется по ставкам [части 2 таблицы N 11](#) Тарифного руководства N 3, в то время как при подписании Договора №3/1914 обязанность осуществления данной платы предусмотрено не было.

По общему правилу, установленному [частью 1 статьи 450](#) ГК РФ изменение и расторжение договора возможны по соглашению сторон, если иное не предусмотрено ГК РФ, другими законами или договором.

В рассматриваемом случае, как установлено выше, ОАО «Стройиндустрия» на протяжении длительного времени не соглашалось с внесением изменений в Договор №3/1914, но в виду зависимости от Перевозчика, с целью недопущения прекращения подачи и уборки вагонов, исключая возможность наступления негативных последствий после внесения изменений, подписало дополнительное соглашение к Договору №3/1914.

Согласно [части 1 статьи 451](#) ГК РФ основанием для изменения или расторжения договора является существенное изменение обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора, если иное не предусмотрено договором или не вытекает из его существа.

Вместе с тем, изменения и дополнения в Тарифное руководство №3 приказом ФСТ от 10.06.2009 №120-т/5 внесены на основании Положения о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок и перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации N 643 от 5 августа 2009), которое предусматривает, что тарифы утверждаются ФСТ на основании расчетов, предоставляемых субъектом регулирования, в данном случае Ответчиком. В связи с этим Комиссия, делает вывод, что именно ОАО «РЖД» были предприняты определенные действия для внесения изменений в Тарифное руководство №3.

Таким образом, изменение обстоятельств вызвано не причинами, которые заинтересованная сторона не могла преодолеть после их возникновения при той степени заботливости и осмотрительности, какая от нее требовалась по характеру договора, а непосредственными действиями самого Перевозчика, обратившегося в компетентный орган (ФСТ) с предложением о внесении изменений в Тарифное руководство №3.

Между тем, как было установлено Комиссией, фактически объем обязательств Перевозчика после подписания дополнительного соглашения не изменился, от того который был установлен при заключении Договора №3/1914, поскольку он (Ответчик) по-прежнему выставлял вагоны Заявителя и забирал их с того же пути.

При этом при заключении Договора №3/1914, ОАО «РЖД» было не вправе претендовать на получение сбора за подачу и уборку вагонов, который определяется как сумма оплаты: за работу локомотива Перевозчика при подаче и уборке вагонов по ставкам таблицы №10 Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации; за пользование железнодорожным подъездным путём ежедневно по ставкам части 2 таблицы 11

Тарифного руководства №3 с учетом повышающих коэффициентов и коэффициентов индексации за развернутую длину железнодорожного подъездного пути, принадлежащего Перевозчику, используемого при подаче и уборке вагонов, равную 2,337 км., ввиду отсутствия такого условия в Договоре №3/1914 и соответствующего нормативного акта.

В связи с этим, Комиссия не находит оснований того, что исполнение Договора №3/1914 (в редакции до подписания дополнительного соглашения) влекло для Перевозчика какой-либо ущерб, либо лишения того, на что он вправе был рассчитывать при заключении Договора №3/1914.

Кроме того, Комиссия считает, что Перевозчик, внося в ФСТ предложение об изменении Тарифного руководства №3 при наличии действующего Договора №3/1914, должен был предвидеть, что изменяя по собственной инициативе обстоятельства Договора №3/1914, он сам несет риск изменения указанных обстоятельств.

При этом, Комиссией в ходе рассмотрения дела не было установлено каких-либо препятствий дальнейшего исполнения сторонами условий Договора №3/1914 без внесения изменений.

На основании вышеизложенного Комиссия делает вывод, что законных оснований для внесения изменений в Договор №3/1914 у ОАО «РЖД» не имелось, поскольку дополнительным соглашением к Договору №3/1914 были изменены не условия эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, не размеры плат и сборов, а порядок расчета платы за подачу и уборку вагонов, который уже не исходил из принципа кратности, когда за каждый выход локомотива уплачивалась определенная денежная сумма.

Внесение изменений в Договор №3/1914 привели к тому, что сумма оплаты за услуги по подаче-уборке вагонов увеличилась на сумму ежесуточной платы за пользование путем, не зависимо подавались вагоны в эти сутки или нет, что поставило ОАО «Стройиндустрия» в неравное положение по сравнению с крупными пользователями с большим оборотом вагонов, в частности с ООО «КрасТЭК», поскольку привело к значительному увеличению транспортных расходов. Кроме того, подписание дополнительного соглашения повлекло для ОАО «Стройиндустрия» негативные последствия, выразившиеся в образовавшейся задолженностью (1 854 391,72 рубль), которую ОАО «Стройиндустрия» было не в состоянии ликвидировать перед Перевозчиком, а также, в связи с тем, что вышеназванная задолженность продолжала расти (617 709,9 рублей) при фактическом неисполнении сторонами, в период с октября 2010 года по февраль 2011 года, Договора №3/1914.

ОАО «РЖД» в соответствии с [пунктом 1.3](#) Тарифного руководства N 3 имело право предложить более низкие сборы, когда это экономически целесообразно, то есть дополнительное соглашение в другой редакции. Напротив, ОАО «РЖД» предложило условия на значительное увеличение расходов ОАО «Стройиндустрия».

Комиссия также учитывает, что Перевозчик, настаивая на внесении в Договор №3/1914 изменений и достигнув своей цели после подписания дополнительного соглашения, поставил Заявителя в условия, когда он был вынужден нести

значительные необоснованные расходы по оплате сбора за подачу и уборку вагонов при получении прежнего объема услуг от Ответчика, ввиду чего вынуждено прекратил договорные отношения с ОАО «РЖД» и эксплуатацию собственного пути необщего пользования, поскольку перешел, в ущерб собственным интересам, на доставку груза (цемента) автотранспортом.

Комиссия обращает особое внимание на то, что вынужденное прекращение Заявителем договорных отношений с ОАО «РЖД» и эксплуатации собственного пути необщего пользования может негативно сказаться, в том числе на населении Железнодорожного и Октябрьского районов города Красноярска, поскольку путь необщего пользования ОАО «Стройиндустрия», в рамках Договора №5/01-07, для провоза грузов (вагонов с углем), эксплуатируется ООО «КрасТЭК», который в свою очередь осуществляет подачу тепловой энергии населению вышеназванных районов.

Вместе с этим, Комиссия не может согласиться с доводом ОАО «РЖД», что дополнительное соглашение о внесении изменений в Договор №3/1914, направлено на приведение договорных отношений в соответствие с приказом ФСТ России от 10 июня 2009 года № 120-т/5, в п.2.7.6 Тарифного руководства №3, а также подпунктом е) пункта 17 Договора №3/1914 которым установлено, что в случае издания компетентным органом Российской Федерации нормативных правовых и иных актов, изменяющих размер плат, сборов, штрафов и порядок их оплат, такие законы и постановления автоматически распространяются на условия Договора №3/1914 без его пересмотра, и отклоняет его как несостоятельный, поскольку в силу [ст. 422](#) ГК РФ договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами, действующим в момент его заключения, если после заключения договора принят закон, устанавливающий обязательные для сторон правила иные, чем те, которые действовали при заключении договора, условия заключенного договора сохраняют силу, кроме случаев, когда в законе установлено, что его действие распространяется на отношения, возникшие из ранее заключенных договоров, а такого условия Тарифное [руководство](#) N 3 не содержит.

Более того, Перевозчиком, который в свою очередь имел правовые основания (ч. 1 ст. 450, ч. 1 ст. 451 ГК) для расторжения дополнительного соглашения к Договору №3/1914, неоднократные обращения ОАО «Стройиндустрия» (исх. №159 от 01.09.2010, исх. №162 от 06.09.2010, исх. №179 от 01.10.2010) были оставлены без рассмотрения, что свидетельствует, по мнению Комиссии о безразличном отношении ОАО «РЖД» к правам и свободам ОАО «Стройиндустрия», которого затрагивает его хозяйственная деятельность.

Кроме всего, в соответствии с п. 2.7.6 Тарифного руководства №3 ставка сбора за подачу и уборку вагонов определяется как сумма оплаты за работу локомотива при подаче и уборке вагонов и ежесуточной оплаты за пользование железнодорожным подъездным путем, ввиду чего Комиссия делает вывод о том, что действия ОАО «РЖД» по начислению сбора за пользование подъездным путем необщего пользования, принадлежащим последнему (ведомости подачи и уборки вагонов №101935, №113936, №122937, № 016001, № 022002), общая сумма которого составила 617 709 (шестьсот семнадцать тысяч семьсот девять) рублей 9 копеек, без осуществления фактической подачи и уборки вагонов (отсутствие работы локомотива) Заявителю, произведены с нарушением Тарифного руководства №3 и

ущемляют интересы ОАО «Стройиндустрия», поскольку возлагают на последнее обязанность осуществлять необоснованные платы.

В соответствии со статьей 8 Конституции Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности.

При этом согласно статье 34 Конституции Российской Федерации каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности. Не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию.

В силу абзаца 2 части 1 статьи 10 ГК не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Данная правовая позиция нашла свое подтверждение в Постановлении от 24.06.2009 № 11-П Конституционного Суда Российской Федерации, согласно которому в силу конституционного принципа справедливости, проявляющегося, в частности, в необходимости обеспечения баланса прав и обязанностей всех участников рыночного взаимодействия, свобода, признаваемая за лицами, осуществляющими предпринимательскую и иную не запрещенную законом экономическую деятельность, равно как и гарантируемая им защита должны быть уравновешены обращенным к этим лицам (прежде всего - к тем из них, кто занимает доминирующее положение в той или иной сфере) требованием ответственного отношения к правам и свободам тех, кого затрагивает их хозяйственная деятельность.

Таким образом, хозяйствующий субъект, занимающий доминирующее положение на товарном рынке, в том числе находящейся в состоянии естественной монополии при осуществлении своей предпринимательской деятельности, должен ответственно и добросовестно относиться к правам тех хозяйствующих субъектов, чьи права и законные интересы могут быть затронуты при исполнении им своих обязательств перед третьими лицами.

В соответствии со [статьей 4](#) Федерального Закона от 17 августа 1995 г. N 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее - ФЗ «О естественных монополиях») услуги по осуществлению железнодорожных перевозок отнесены к сфере деятельности субъектов естественной монополии.

Федеральным [законом](#) от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предусмотрено, что тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах необщего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются в соответствии с ФЗ «О естественных монополиях» и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Правительством Российской Федерации в соответствии со [статьей 6](#) ФЗ «О естественных монополиях» и в целях совершенствования государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере

железнодорожных перевозок утверждено [Положение](#) о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок и перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством (Постановление N 643 от 5 августа 2009).

В указанный перечень услуг, относящихся к сфере естественных монополий, подлежащих государственному регулированию, отнесены, в том числе, дополнительные работы (услуги), выполняемые на железнодорожном транспорте в местах общего пользования и необщего пользования, такие как подача и уборка вагонов. Ставки сборов за подачу и уборку вагонов, а также порядок их применения определены Тарифным руководством № 3, утвержденным Постановлением ФЭК РФ от 19.06.2002. № 35/15, и обязательны для применения ОАО «РЖД» при оказании услуг по подаче и уборке вагонов на путях необщего пользования.

В соответствии с [пунктом 1 статьи 4](#) ФЗ «О естественных монополиях» открытое акционерное общество «Российские железные дороги» относится к субъектам естественных монополий.

Пунктом 1 приказа Федеральной службы по тарифам от 29.12.2004 N 435-т «О включении (исключении) организаций в (из) реестр (а) субъектов естественных монополий на транспорте» ОАО «РЖД» включено в раздел 1 «Железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» Реестра субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль, под регистрационным номером 77/1/2.

Согласно [части 5 статьи 5](#) ФЗ «О защите конкуренции», доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

Ввиду того, что подача и уборка вагонов оказывается ОАО «РЖД», как субъектом находящемся в состоянии естественной монополии, положение ОАО «РЖД» на рынке оказания дополнительных услуг, связанных с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (услуг по подаче и уборке вагонов и услуг, связанных с эксплуатации путей необщего пользования), в соответствии ч.5 ст. 5 ФЗ «О защите конкуренции», является доминирующим.

Частью 1 статьи 10 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.

Учитывая вышеизложенное, Комиссия пришла к выводу, что действия ОАО «РЖД», связанные с внесением, без наличия на то законных оснований, изменений в Договор №3/1914, дополнительным соглашением к Договору №3/1914 от 15.03.2010, направленным ОАО «Стройиндустрия» 13.04.2010, а также начислением сбора за пользование подъездным путем необщего пользования, принадлежащим последнему без осуществления фактической подачи и уборки вагонов являются злоупотреблением ОАО «РЖД», как субъектом, находящимся в состоянии

естественной монополии, своим доминирующим положением на рынке оказания дополнительных услуг, связанных с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте (услуг по подаче и уборке вагонов и услуг, связанных с эксплуатации путей необщего пользования), поскольку вышеназванные действия негативно сказались на хозяйственной деятельности ОАО «Стройиндустрия», ограничили его конкурентоспособность и ущемили его интересы, ввиду несения последним убытков, связанных с необоснованными требованиями ОАО «РЖД» оплаты образовавшейся после подписания дополнительного соглашения задолженности, в размере 1 854 391,72 рубль, а также увеличением последней на 617 709,9 рублей при фактическом неисполнении сторонами, в период с октября 2010 года по февраль 2011 года, условий Договора №3/1914 и вынужденным переходом на доставку цемента автотранспортом, что увеличило удорожание продукции.

В связи с тем, что на момент принятия решения, Договор №3/1914 прекратил свое действие, злоупотребление ОАО «РЖД» своим доминирующим положением продолжается, восстановление положения на лицевом счете плательщика 1000164375, открытом ОАО «РЖД» по Договору №641/2009, существующее до подписания дополнительного соглашения от 15.03.2010 к Договору №3/1914 Перевозчиком не осуществлено - образовавшаяся задолженность в размере 1 854 391,72 рубль после подписания дополнительного соглашения от 15.03.2010 к Договору №3/1914 и задолженность в размере 617 709,9 рублей, образовавшаяся при фактическом неисполнении сторонами, в период с октября 2010 года по февраль 2011 года, условий Договора №3/1914, на лицевом счете плательщика числятся, Комиссия на основании п.п. «б» и «з» п. 2 части 1 статьи 23 ФЗ «О защите конкуренции», считает необходимым выдать ОАО «РЖД» предписание о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, а именно о восстановлении положения, существующего до нарушения антимонопольного законодательства.

Кроме всего, действия хозяйствующего субъекта, занимающего [доминирующее положение](#) на товарном рынке, признаваемое злоупотреблением доминирующим положением и недопустимым в соответствии с антимонопольным [законодательством](#) Российской Федерации образует состав административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

При указанных обстоятельствах, руководствуясь статьями 10, 23, 39, 41, 49, 50 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» Комиссия,

РЕШИЛА:

1. Признать открытое акционерное общество «Российские железные дороги» нарушившим часть 1 статьи 10 ФЗ «О защите конкуренции».

2. Выдать открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» обязательное для исполнения предписание о совершении действий, направленных на прекращение злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий направленных на обеспечение конкуренции, а именно ОАО «РЖД» надлежит в срок до 25 мая 2011 года восстановить положение на лицевом счете плательщика 1000164375, открытом ОАО «РЖД» по Договору №641/2009, существующее до подписания дополнительного соглашения от 15.03.2010 к Договору №3/1914.

3. Передать копии материалов дела №507-10-10 уполномоченному должностному лицу для рассмотрения вопроса о возбуждении в отношении открытого акционерного общества «Российские железные дороги», а также виновного должностного лица открытого акционерного общества «Российские железные дороги» дел об административных правонарушениях по ст.14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Настоящее решение может быть обжаловано в Арбитражный суд Красноярского края в течение трех месяцев с момента вынесения решения.

Председатель Комиссии

**Е.А.
Лужбин**

Члены Комиссии

Ю.В. Фомушкина

Е.В. Капсудин

- [214.doc](#)