

**АРБИТРАЖНЫЙ СУД КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ**

Именем Российской Федерации

Р Е Ш Е Н И Е

14 мая 2010 года

Дело № А33-4801/2009

Резолютивная часть решения объявлена 15 апреля 2010 года.
В полном объеме решение изготовлено 14 мая 2010 года.

Арбитражный суд Красноярского края в составе судьи Е.В. Севастьяновой, рассмотрев в судебном заседании дело по заявлению открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

к Управлению Федеральной антимонопольной службы по Красноярскому краю
о признании недействительными решения и предписания от 18.02.2009 № 336-05-05,

третьи лица, не заявляющее самостоятельных требований относительно предмета спора: открытое акционерное общество «РУСАЛ Ачинский глиноземный комбинат», открытое акционерное общество «В-Сибпромтранс», общество с ограниченной ответственностью «КрасОперГруз», закрытое акционерное общество «Красопергруз»,

при участии представителей сторон:

от заявителя: Бурой В.В., доверенность от 27.10.2009, паспорт;

от ответчика: Мироненко Т.Г., доверенность от 13.01.2010 № 15, служебное удостоверение, Барановой А.В., доверенность от 25.01.2010 № 23, служебное удостоверение,

от третьего лица (общества с ограниченной ответственностью «КрасОперГруз»): Пустоваловой Н.А., доверенность от 01.01.2010 № 14, паспорт,

при ведении протокола судебного заседания судьей Е.В. Севастьяновой,
установил:

открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее – общество «РЖД») обратилось в арбитражный суд с заявлением к Управлению Федеральной антимонопольной службы по Красноярскому краю о признании недействительными решения и предписания от 18.02.2009 № 336-05-05.

Протокольным определением Арбитражного суда Красноярского края от 27.04.2009 к участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечены: открытое акционерное общество «РУСАЛ Ачинский глиноземный комбинат», открытое акционерное общество «В-Сибпромтранс», общество с ограниченной ответственностью «КрасОперГруз».

Решением Арбитражного суда Красноярского края от 29.06.2009 заявленные открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» требования удовлетворены.

Постановлением Третьего арбитражного апелляционного суда от 05.11.2009 решение суда первой инстанции оставлено без изменения.

Постановлением Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 09.02.2010 решение арбитражного суда первой инстанции от 29.06.2009 и постановление Третьего арбитражного апелляционного суда от 05.11.2009 отменены, дело направлено на новое рассмотрение в Арбитражный суд Красноярского края.

Определением арбитражного суда от 25.03.2010 к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечено закрытое акционерное общество «Красопергруз».

Представитель заявителя настаивает на требованиях по основаниям, изложенным в заявлении, дополнительных письменных пояснениях.

Представители ответчика возражают против требований заявителя по основаниям, изложенным в отзыве на заявление, дополнительном отзыве.

Представитель третьего лица – общества с ограниченной ответственностью «КрасОперГруз» возражает против требований заявителя, отзыв на заявление не представила.

Третьи лица, не заявляющие самостоятельных требований относительно предмета спора (открытое акционерное общество «РУСАЛ Ачинский глиноземный комбинат», открытое акционерное общество «В-Сибпромтранс», закрытое акционерное общество «Красопергруз»), своих уполномоченных представителей в судебное заседание не направили, о времени и месте судебного заседания извещены надлежащим образом, что подтверждается почтовыми уведомлениями от 29.03.2010 №№ 66000045802771, 66000045802764, 66000045802788.

В соответствии со статьей 156 Арбитражного процессуального кодекса РФ дело рассмотрено без участия третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно предмета спора: открытого акционерного общества «РУСАЛ Ачинский глиноземный комбинат», открытого акционерного общества «В-Сибпромтранс», закрытого акционерного общества «Красопергруз».

При рассмотрении дела установлены следующие, имеющие значение для рассмотрения спора, обстоятельства.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» зарегистрировано в качестве юридического лица в Едином государственном регистрационном реестре юридических лиц за основным регистрационным номером 1037739877295.

31.10.2005 года в антимонопольный орган поступило заявление закрытого акционерного общества «Красноярская компания – оператор перевозок грузов» на действия филиала ОАО «РЖД» Красноярская железная дорога в части предоставления заявителю услуг по пользованию железнодорожными путями общего пользования на станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги для формирования отправительских маршрутов, а также предъявлением условий о принятии к перевозке грузов, следующих отправительскими маршрутами, только при условии компенсации затрат железной дороги на предоставление станционных путей до уровня уменьшения железнодорожного тарифа на перевозку грузов отправительским маршрутом.

Определением № 336-05-05 от 03.11.2005 по признакам нарушения ОАО «РЖД» абзацев 1, 3, 9, пункта 1 статьи 5 Закона РСФСР «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» антимонопольным органом возбуждено дело № 336-05-05.

Определением от 07.07.2006 рассмотрение дела приостановлено в связи с необходимостью проведения экспертизы на предмет установления характера выполняемых операций на станциях Красная Сопка и Ачинск-2, соответствии формального статуса указанных станций фактическому.

Определением о назначении экспертизы по делу № 336-05-05 от 02.04.2008 проведение экспертизы поручено: ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект», ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации и связи МПС РФ».

По результатам проведения экспертиз в адрес антимонопольного органа поступили экспертные заключения указанных выше экспертных учреждений.

Определением от 05.12.2008 антимонопольным органом рассмотрение дела № 336-05-05 возобновлено.

В ходе рассмотрения дела антимонопольным органом установлено следующее.

ОАО «Ачинский глиноземный комбинат» (далее – ОАО «АГК») в соответствии с уставными целями осуществляет добычу нефелированной руды на Кия-Шалтырском нефелированном руднике с последующей перевозкой железнодорожным транспортом сырья на переработку на предприятие, расположенное в г. Ачинске.

Порядок эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к пути станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги и принадлежащего ОАО «В-Сибпромтранс», регулировался до 19.10.2005 договором № 19 от 29.02.2000, заключенным между управлением государственного унитарного предприятия «Красноярская железная дорога МПС России» и ОАО «В-Сибпромтранс».

В соответствии с параграфом 3 указанного договора, сдаваемые на подъездной путь вагоны подаются локомотивом дороги на 1, 2, 3, 4 приемоотправочные пути станции Кия-Шалтырь, дальнейшее продвижение вагонов производится силами ОАО «В-Сибпромтранс». Возвращаемые с подъездного пути вагоны доставляются локомотивом ветвладельца на те же пути станции. Количество вагонов в каждой сдаваемой ветвладельцу передаче устанавливается следующим образом: под погрузку руды – не более 50 вагонов; под выгрузку разных грузов – в размере прибытия. С подъездного пути ветвладелец возвращает дороге рудные маршруты двумя группами, сформированными в соответствии с ПТЭ и по плану формирования. Передача железной дороге рудных вагонов производится на станции Кия-Шалтырь.

19.10.2005 между ОАО «В-Сибпромтранс» и Красноярской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» заключен договор № 19-Д2006/0155 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции Кия-Шалтырь.

В соответствии с пунктом 15.1 указанного договора вагоны подаются в адрес ОАО «Ачинский глиноземный комбинат»

Порожний маршрут на станцию Кия-Шалтырь доставляется локомотивом ОАО «РЖД», после чего локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» доставляется на место погрузки на станцию Рудная, расположенную на подъездных путях необщего пользования, принадлежащих открытому акционерному обществу «В-Сибпромтранс». После прибытия порожних вагонов состав поезда делится пополам и подается локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» под погрузку двумя группами по 26 вагонов. После проведения погрузки группы из 26 груженых нефелированной рудой вагонов локомотивом ветвладельца выводятся на станцию Кия-Шалтырь, где объединяются на путях станции локомотивом и бригадой ОАО «В-Сибпромтранс».

16.08.2001 между ОАО «Ачинский глиноземный комбинат» и ЗАО «Краспергруз» заключен договор № 16/10 транспортно-экспедиционных услуг, предметом которого является регулирование отношений сторон, связанных с обеспечением экспедитором (ЗАО «Краспергруз») перевозок грузов клиента (ОАО «АГК») собственными или арендованными вагонами (подвижным составом) экспедитора. В соответствии с пунктом 2.2.1 указанного договора экспедитор обязуется обеспечивать порожним технически исправным подвижным составом (вагонами) перевозки грузов, предъявленных к перевозке в адрес клиента в объемах, согласованных экспедитором и клиентом на условиях договора № 16/10 от 16.08.2001.

Согласно пункту 3.1 указанного договора стоимость перевозок грузов клиента состоит из провозной платы, выплачиваемой Красноярской железной дороге и вознаграждения экспедитора.

Дополнительным соглашением пункт 3.1 договора № 16/10 от 16.10.2001 изложен в следующей редакции: «Провозную плату за перевозки грузов клиента перевозчику оплачивает экспедитор».

Согласно пункту 3 приложения № 6 к договору № 16/10 от 16.10.2001 стороны договорились добавить в раздел 2 договора пункт 2.2.7 следующего содержания: экспедитор

(ЗАО «Краспергруз») обязуется «обеспечить формирование груженых вагонов с рудой до станции Кия-Шалтырь ... маршрутными отправлениями длиной не менее 50 вагонов».

30.12.2004 между ОАО «РЖД» и ЗАО «Краспергруз» заключен договор № 880040023 на оплату провозных платежей, предметом которого явилось регулирование взаимоотношений сторон, связанных с оплатой провозной платы при перевозке грузов в вагонах ОАО «РЖД», в вагонах, арендованных у ОАО «РЖД», а также в собственных вагонах, принадлежащих ЗАО «Краспергруз» на праве собственности или на иных законных основаниях, со станции Красноярской железной дороги во внутрисоссийском сообщении, с оплатой порожнего пробега указанных собственных и арендованных вагонов, отправляемых со станции Красноярской железной дороги и на станции Красноярской железной дороги после выгрузки к месту следующей погрузки или к месту приписки, с оплатой пробега порожних указанных вагонов в (из) ремонт (а) на (со) станции (й) Красноярской железной дороги, по действующему железнодорожному тарифу Прейскуранта 10-01.

В соответствии с пунктом 1 Дополнительного соглашения № 1 к договору № 880040023 от 30.12.2004 на оплату провозных платежей между ОАО «РЖД» и ЗАО «Краспергруз» от 01.01.2005 дорога на компенсационной основе предоставляет станционные железнодорожные пути станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги для формирования локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» прямых отправительских маршрутов при перевозке руды цветной назначением на станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги.

Расчет провозных платежей за перевозки руды цветной со станции Кия-Шалтырь назначением на станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги прямыми отправительскими маршрутами установленного веса или длины, сформированными локомотивами открытого акционерного общества «В-Сибпромтранс» на станционных железнодорожных путях станции Кия-Шалтырь, производится в соответствии с разделом 2.5 Прейскуранта 10-01 (пункт 2 дополнительного соглашения № 1 от 01.01.2005 к договору № 880040023 от 30.12.2005).

При этом антимонопольный орган установил, что отправка грузов со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги осуществлялась прямыми отправительскими маршрутами с применением поправочного коэффициента 0,85, установленного приложением № 4 к разделу 2 прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК РФ от 17.06.2003 № 47-т/5. В заявках формы ГУ-12, согласованных железной дорогой в период с января по октябрь 2005 года, в графе «Вид отправки» ставилась отметка «маршрутная отправка».

10.10.2005 филиалом ОАО «РЖД» - Красноярская железная дорога в адрес ЗАО «Краспергруз» на основании телеграммы ОАО «РЖД» от 09.09.2005 направлено письмо № 8/822 о том, что в связи с экономической неэффективностью для ОАО «РЖД» предоставление понижающего коэффициента при перевозке на данном направлении возможно только при условии формирования этих маршрутов на подъездных путях грузоотправителя или при компенсации затрат железной дороги до уровня уменьшения размеров железнодорожного тарифа.

Письмом (исх. № 8/861) от 24.10.2005 Красноярской железной дорогой до сведения ЗАО «Краспергруз» доведено, что письмо за № 8/822 от 10.10.2005 является уведомлением о расторжении договора № 880040023 от 30.12.2004 в части формирования отправительских маршрутов на железнодорожных путях общего пользования силами и средствами железной дороги.

Кроме того, при рассмотрении антимонопольного дела ответчиком установлено, что с лицевого счета ЗАО «Краспергруз» в Красноярском ТехПД на основании перечней железнодорожных документов, оформленных за период с мая по октябрь 2005 года, был произведен добор провозной платы в размере 5 858 762,40 рублей. Размер провозного тарифа

с октября 2005 года определен с применением коэффициента 0,95 для групповых отправок на расстояние перевозки до 510 км.

19.03.2006 между ОАО «РЖД», ОАО «В-Сибпромтранс», ОАО «АГК» заключен трехсторонний договор № Т-2/131-Д2006/0154, в соответствии с пунктами 2.1.12, 2.2.21 которого перевозчик обязан принимать на выставочных путях вагоны от комбината и владельца, действующего на основании доверенности комбината, временем не превышающим 30 минут с момента получения уведомления о возврате вагонов на выставочные пути, а владелец обязан осуществлять по заявке комбината на выставочных путях операции, связанные с формированием групп вагонов, составов требуемого веса или длины в пределах разрешенных перевозчиком и тяговых расчетов локомотива ОАО «В-Сибпромтранс».

Договорные отношения ЗАО «Краспергруз» с ОАО «АГК», установленные договором транспортно-экспедиционных услуг № 16/10 от 16.08.2001, фактически прекращены с момента заключения договора № 06/2006 от 27.07.2006 между ООО «КрасОперГруз» и ОАО «РУСАЛ Ачинский глиноземный комбинат».

Во исполнение указанного договора между ООО «КрасОперГруз» и ОАО «РЖД» заключены договоры на оплату провозных платежей № 880040071-01/2006 от 11.07.2006, № 880040007-19/2006 от 29.12.2006, № 880040014-43/2007 от 26.12.2007.

Антимонопольный орган в ходе рассмотрения дела № 336-05-05 пришел к выводу о том, что перевозка грузов, принадлежащих ОАО «АГК» со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2, осуществляется прямым отправительским маршрутом, указав следующее.

В соответствии с Планом организации (формирования) отправительских и ступенчатых маршрутов на 2005-2006 год Красноярской железной дороги, Планом формирования (организации) отправительских маршрутов на Красноярской железной дороге 2008-2009 года, для внутридорожных станционных отправительских маршрутов направлением со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 установлен вес поезда, равный 4000 тонн, длина поезда составляет 52 вагона.

ОАО «В-Сибпромтранс» в интересах ОАО «АГК» с 2000 года по настоящее время формирует поезд, состоящий из 52 единиц вагонов, весом, соответствующим плану формирования маршрута, отправление поезда осуществляется с одной железнодорожной станции погрузки (станция Кия-Шалтырь) на одну станцию выгрузки (станция Ачинск-2).

До октября 2005 года станционные железнодорожные пути станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги на компенсационной основе предоставлялись владельцем инфраструктуры (ОАО «РЖД») ЗАО «Краспергруз» по договору № 880040023 от 30.12.2004 для формирования локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» прямых отправительских маршрутов при перевозке нефелированной руды назначением станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги. С 19.03.2006 использование железнодорожных путей станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги для формирования поезда направлением со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 регулируется трехсторонним договором № Т-2/131-Д2006/0154.

Исходя из содержания полученных в результате рассмотрения антимонопольного дела экспертных заключений ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект» и ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ», заключений Сибирского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта, антимонопольный орган пришел к выводу о том, что на пути следования маршрута со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2 имеется освобождаемая от переработки указанного маршрута станция Красная Сопка, которая является технической станцией. К указанному выводу антимонопольный орган пришел в связи с тем, что критерием отнесения станции к технической является характер выполняемых на ней операций без дополнительной привязки к потокам вагонов и (или)

поездов каждой конкретной корреспонденции, проследующих через данную станцию, в связи с чем, вывод ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» о том, что станция Красная Сопка Красноярской железной дороги не является технической по отношению к направлению следования маршрута Кия-Шалтырь – Ачинск-2, полагает не соответствующим определению технической станции, закрепленному в положении о железнодорожной станции № ВМ-12182 от 29.12.2006.

Кроме того, на ошибочность общего вывода ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» в представленном экспертном заключении об отсутствии на пути следования поезда со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2 технических станций указано Сибирским территориальным управлением Федерального агентства железнодорожного транспорта в письмах №№ РСиб-1072 от 18.12.2008, РСиб-63 от 28.01.2009, в соответствии с которыми при определении отправительского маршрута необходимо наличие в пути следования поезда не менее одной технической станции, освобожденной от переработки такого поезда, вне зависимости от наличия иных грузопотоков.

В связи с тем, что по характеру выполняемых функций станции Красная Сопка и Ачинск-2 являются техническими, Сибирское территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта пришло к выводу о наличии оснований для применения поправочного коэффициента 0,85 при определении тарифа, оплачиваемого грузоотправителем (грузополучателем) при перевозке грузов со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск- и в обратном направлении.

Отсутствие в Планах формирования (организации) отправительских маршрутов на Красноярской железной дороге на 2005-2006 и на 2008-2009 года сведения о количестве станций, освобождаемых от переработки на пути следования указанного маршрута, по мнению ответчика, не является достаточным основанием для неприменения поправочного коэффициента 0,85 при определении платы за перевозку грузов железнодорожным транспортом, а свидетельствует о злоупотреблении ОАО «РЖД», занимающим доминирующее положение на рынке перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Все приведенные выше обстоятельства, установленные антимонопольным органом, послужили основанием для вывода о наличии в действиях ОАО «РЖД» нарушений пункта 1 статьи 5 Закона РСФСР «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках».

Считая, что действия ОАО «РЖД», вызвавшие в расторжении договора ОАО «РЖД» с ЗАО «Красопергруз» № 880040023 от 30.12.2004 в части предоставления путей общего пользования для формирования отправительских маршрутов, намеренном присвоении станции Красная Сопка статуса промежуточной при выполнении на ней фактически технических операций, дающих основания к присвоению ей статуса участковой станции, не включение в План формирования (организации) отправительских маршрутов на Красноярской железной дороге на 2008-2009 год станции Красная Сопка в качестве технической станции, освобожденной от переработки маршрута, следующего со станции отправления Кия-Шалтырь на одну станцию назначения Ачинск-2, неприменении поправочного коэффициента 0,85 при определении провозного тарифа за перевозку грузов, принадлежащих АГК», прямыми отправительскими маршрутами со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2, являются длящимися, антимонопольный орган квалифицировал данное правонарушение по части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Предписанием № 336-05-05 о совершении действий, направленных на прекращение злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением от 18.02.2009 заявителю предписано:

- внести в план формирования (организации) отправительских маршрутов на Красноярской железной дороге на 2008-2009 годы станцию Красная Сопка в качестве технической станции, освобожденной от переработки маршрута, следующего со станции отправления Кия-Шалтырь на одну станцию назначения Ачинск-2;
- применять поправочный коэффициент 0,85 при определении провозного тарифа за перевозку грузов, принадлежащих ОАО «Ачинский глиноземный комбинат», прямыми отправительскими маршрутами со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2.

Полагая, что антимонопольный орган не доказал, что ОАО «РЖД» совершены действия по злоупотреблению доминирующим положением, запрет на которые установлен частью 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции», а также нарушил при вынесении оспариваемого решения нормы статей 10, 41, 49 Федерального закона «О конкуренции», неправильно применил нормы законов во времени, заявитель просит суд признать оспариваемые решение и предписание недействительными.

На момент принятия антимонопольным органом оспариваемого решения и предписания и по настоящее время по перевозке грузов железнодорожным транспортом со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 сложились правоотношения между ОАО «Русал Ачинский глиноземный комбинат», ОАО «РЖД», ОАО «В-Сибпромтранс», ООО «КрасОперГруз» на основании договора № Т-2/131-Д2006/0154 от 19.03.2006, договора № 16/10 транспортно-экспедиционных услуг от 27.07.2007, договора на оплату провозных платежей № 880040014-34/2077 от 26.12.2007).

Исследовав представленные доказательства, оценив доводы лиц, участвующих в деле, арбитражный суд пришел к следующим выводам.

Согласно статье 123 Конституции Российской Федерации, статьям 7, 8, 9 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, судопроизводство осуществляется на основе состязательности и равенства сторон.

В силу части 4 статьи 200 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации при рассмотрении дела об оспаривании ненормативных правовых актов государственных органов арбитражный суд в судебном заседании осуществляет проверку оспариваемого акта или его отдельных положений и устанавливает их соответствие закону или иному нормативному правовому акту, устанавливает наличие полномочий у органа или лица, которые приняли оспариваемый акт, а также устанавливает, нарушает ли оспариваемый акт права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской или иной экономической деятельности.

В соответствии с частью 5 статьи 200 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обязанность доказывания соответствия оспариваемого ненормативного правового акта закону или иному нормативному правовому акту, законности принятия оспариваемого решения, возлагается на орган или лицо, которые приняли акт, решение или совершили действия (бездействие).

Из положений части 2 статьи 197 и части 1 статьи 198 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации следует, что заинтересованное лицо вправе обжаловать ненормативный акт государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц путем подачи в суд заявления о признании такого акта недействительным, если полагает, что оспариваемый ненормативный правовой акт не соответствует закону или иному нормативному правовому акту и нарушает его права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагает на него какие-либо обязанности, создает иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

В соответствии со статьей 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации решение о признании ненормативного правового акта недействительным принимается арбитражным судом в том случае, если арбитражный суд установит, что оспариваемый ненормативный акт не соответствует закону или иному нормативному

правовому акту и нарушает права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Таким образом, для признания оспариваемого ненормативного правового акта недействительным, решений и действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц незаконными, суд должен установить наличие двух условий:

- оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту,

- оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Суд полагает, что оспариваемые акты антимонопольного органа соответствуют действующему законодательству и не нарушают права и законные интересы заявителя на основании следующего.

В силу статьи 22 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» антимонопольный орган выполняет, в том числе следующие основные функции: обеспечивает государственный контроль за соблюдением антимонопольного законодательства федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления; выявляет нарушения антимонопольного законодательства, принимает меры по прекращению нарушения антимонопольного законодательства; предупреждает монополистическую деятельность, недобросовестную конкуренцию, другие нарушения антимонопольного законодательства федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления.

В соответствии со статьей 23 Федерального закона «О защите конкуренции» антимонопольный орган осуществляет, в том числе следующие полномочия: проводит проверку соблюдения антимонопольного законодательства коммерческими организациями, некоммерческими организациями, федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, иными осуществляющими функции указанных органов органами или организациями, а также государственными внебюджетными фондами, физическими лицами, возбуждает и рассматривает дела о нарушениях антимонопольного законодательства; выдает федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления, иным осуществляющим функции указанных органов органам и организациям, а также государственным внебюджетным фондам, их должностным лицам, за исключением случаев, установленных пунктом 4 настоящей части, обязательные для исполнения предписания:

а) об отмене или изменении актов, нарушающих антимонопольное законодательство;

б) о прекращении или об изменении соглашений, нарушающих антимонопольное законодательство;

в) о прекращении иных нарушений антимонопольного законодательства;

г) о совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Таким образом, решение и предписание от 18.02.2009 № 336-05-05 вынесены антимонопольным органом в пределах предоставленной законом компетенции.

Согласно оспариваемому решению в действиях (бездействиях) общества установлено нарушение пункта 1 статьи 5 закона РСФСР от 22.03.1991 № 948-1 «О конкуренции ограничении монополистической деятельности на товарных рынках». В связи с дилататорским характером правонарушения действия общества переквалифицированы антимонопольным

органом на пункт 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 «О защите конкуренции».

В соответствии с пунктом 1 статьи 5 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ (в редакции действующей на момент вынесения антимонопольным органом решения) доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам. Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации):

1) доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим;

2) доля которого на рынке определенного товара составляет менее чем пятьдесят процентов, если доминирующее положение такого хозяйствующего субъекта установлено антимонопольным органом исходя из неизменной или подверженной малозначительным изменениям доли хозяйствующего субъекта на товарном рынке, относительного размера долей на этом товарном рынке, принадлежащих конкурентам, возможности доступа на этот товарный рынок новых конкурентов либо исходя из иных критериев, характеризующих товарный рынок.

В силу пункта 2 статьи 5 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.2006 № 135-ФЗ не может быть признано доминирующим положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации), доля которого на рынке определенного товара не превышает тридцать пять процентов, за исключением указанных в частях 3 и 6 настоящей статьи случаев.

Согласно пункту 1 статьи 5 Закона РСФСР «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» от 22.03.1999 № 948-1 запрещаются действия (бездействие) хозяйствующего субъекта (группы лиц), занимающего доминирующее положение, которые имеют либо могут иметь своим результатом недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других хозяйствующих субъектов, в том числе нарушение установленного нормативными актами порядка ценообразования.

В соответствии с пунктом 1 статьи 3 Федерального Закона «О защите конкуренции» № 135-ФЗ от 26.07.2006 настоящий Федеральный закон распространяется на отношения, которые связаны с защитой конкуренции, в том числе с предупреждением и пресечением монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, и в которых участвуют российские юридические лица и иностранные юридические лица, организации, федеральные органы исполнительной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, иные осуществляющие функции указанных органов органы или организации, а также государственные внебюджетные фонды, Центральный банк Российской Федерации, физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели.

Из данной нормы прямо следует, что действие Закона о конкуренции распространяется на отношения, связанные с защитой конкуренции, в том числе с предупреждением и пресечением монополистической деятельности с участием юридических лиц.

Согласно пункту 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, в том числе следующие действия (бездействие):

1) установление, поддержание монопольно высокой или монопольно низкой цены товара;

2) изъятие товара из обращения, если результатом такого изъятия явилось повышение цены товара;

3) навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора (экономически или технологически не обоснованные и (или) прямо не предусмотренные федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами требования о передаче финансовых средств, иного имущества, в том числе имущественных прав, а также согласие заключить договор при условии внесения в него положений относительно товара, в котором контрагент не заинтересован, и другие требования);

4) экономически или технологически не обоснованные сокращение или прекращение производства товара, если на этот товар имеется спрос или размещены заказы на его поставки при наличии возможности его рентабельного производства, а также если такое сокращение или такое прекращение производства товара прямо не предусмотрено федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами;

5) экономически или технологически не обоснованные отказ либо уклонение от заключения договора с отдельными покупателями (заказчиками) в случае наличия возможности производства или поставок соответствующего товара, а также в случае, если такой отказ или такое уклонение прямо не предусмотрены федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами;

6) экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом;

7) установление финансовой организацией необоснованно высокой или необоснованно низкой цены финансовой услуги;

8) создание дискриминационных условий;

9) создание препятствий доступу на товарный рынок или выходу из товарного рынка другим хозяйствующим субъектам;

10) нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

Таким образом, в норме пункта 1 статьи 10 Федерального Закона «О защите конкуренции» сформулирован общий запрет на злоупотребление хозяйствующим субъектом своим доминирующим положением на рынке, направленный в том числе не только на защиту конкуренции (публичного порядка), но и на защиту интересов контрагентов доминирующего хозяйствующего субъекта, гражданских прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Пленум Высшего Арбитражного суда Российской Федерации в Постановлении от 30.06.2008 № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства» разъяснил, что арбитражным судам следует обратить внимание, что исходя из системного толкования положений статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации и статей 3 и 10 Федерального закона «О защите конкуренции» для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления

доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, а именно: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц.

Также следует иметь в виду, что суд или антимонопольный орган вправе признать нарушением антимонопольного законодательства и иные действия (бездействие), кроме установленных пунктом 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, поскольку приведенный в данной норме перечень не является закрытым.

Следовательно, к обстоятельствам, подлежащим выяснению в целях установления рассматриваемого нарушения антимонопольного законодательства относится: доминирующее положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке; наступление в результате действий хозяйствующего субъекта ограничения, устранения конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц.

В силу статьи 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» перевозки грузов осуществляются в порядке и на условиях, которые установлены Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», правилами перевозки грузов и заключаемыми в соответствии с законодательством Российской Федерации договорами перевозки.

Согласно пунктам 1, 2 статьи 784 Гражданского кодекса Российской Федерации перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договоров перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

В силу статьи 13 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации перевозчики по договору с грузоотправителями и (или) владельцами железнодорожного пути необщего пользования могут осуществлять перевозки грузов поездом установленного веса или длины, сформированным на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору с грузоотправителями и (или) владельцами инфраструктур на железнодорожной станции (отправительскими маршрутами) в соответствии с планом формирования поездов.

В соответствии с пунктом 2 Правил перевозок грузов отправительскими маршрутами на железнодорожном транспорте, утвержденных Приказом МПС России от 29.03.1999 № 10Ц (в редакции, действовавшей на момент вынесения оспариваемого решения, далее - Правила перевозок грузов), под отправительским маршрутом в настоящих Правилах понимается состав поезда установленного веса или длины, сформированный грузоотправителем на железнодорожном подъездном пути организации либо по договору с железной дорогой на железнодорожной станции с обязательным освобождением не менее одной технической станции от переработки такого поезда, предусмотренной действующим планом формирования грузовых поездов.

Приказом Минтранса от 10.06.2009 № 94 внесены изменения в п. 2 Правил перевозок грузов, который изложен в следующей редакции: под отправительским маршрутом в настоящих Правилах понимается состав поезда установленного веса или длины, сформированный на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору с перевозчиком и/или владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции с обязательным условием освобождения в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда, предусмотренной планом формирования грузовых поездов.

Федеральной энергетической комиссией Российской Федерации Постановлением от 17.06.2003 № 47-т/5 утвержден Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами».

Пункт 2.5.1 Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 № 47-т/5, предусматривает применение поправочных коэффициентов к тарифам

за пользование инфраструктурой и локомотивами железной дороги в зависимости от количества вагонов в отправке (повагонная, групповая) и применяемой грузоотправителем технологии перевозки грузов (отправительский маршрут).

Согласно примечанию 1 к таблице № 5 приложения 4 указанного Прейскуранта прямым отправительским маршрутом в отношении применения поправочных коэффициентов считается состав поезда установленного веса или длины, сформированный грузоотправителем на железнодорожном пути необщего пользования либо по договору с железной дорогой на железнодорожной станции и отправляемый с одной железнодорожной станции погрузки назначением на одну железнодорожную станцию выгрузки (перевалки), с обязательным освобождением в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда, предусмотренной действующим планом формирования грузовых поездов.

Из содержания приведенных правовых норм следует, что критерием прямого отправительского маршрута является совокупность следующих условий:

- 1) состав поезда установленного веса или длины;
- 2) отправление состава с одной железнодорожной станции погрузки назначением на одну железнодорожную станцию выгрузки (перевалки);
- 3) договор между грузоотправителем и ОАО «РЖД» на формирование состава на железнодорожной станции;
- 4) освобождение в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда.

Из пояснений лиц, участвующих в деле следует, что спорным по настоящему делу является наличие условий прямого отправительского маршрута, предусмотренных третьим и четвертым пунктам.

В соответствии с пунктом 1.1 Прейскуранта настоящее тарифное руководство разработано в соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и определяет тарифы на перевозки по российским железным дорогам грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, которые применяются на всех линиях железных дорог федерального железнодорожного транспорта, широкой и узкой колеи, принятых в постоянную эксплуатацию, являются обязательными и едиными для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Согласно пункту 1 статьи 8 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте.

В силу пункта 3 Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 15.12.2004 № 787, государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте осуществляется в целях достижения баланса интересов субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг. Государственное регулирование тарифов, сборов и платы основывается, в том числе, на принципе установления тарифов, сборов и платы с учетом себестоимости и уровня рентабельности с целью обеспечения безубыточности деятельности субъектов регулирования (пункт 5).

Из вышеприведенных правовых норм следует, что предусмотренный в таблице № 5 приложения № 4 Прейскуранта поправочный коэффициент для прямого отправительского маршрута установлен с учетом себестоимости оказываемых железной дорогой услуг.

Судом установлено, что ОАО «Российские железные дороги» включено в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих на рынке определенного товара долю более 35%, с

установлением доли, составляющей более 65 % на рынке оказания железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Как следует из материалов дела, порядок эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к пути станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги и принадлежащего ОАО «В-Сибпромтранс» регулировался до 19.10.2005 договором № 19 от 29.02.2000, заключенным между управлением государственного унитарного предприятия «Красноярская железная дорога МПС России» и ОАО «В-Сибпромтранс».

В соответствии с параграфом 3 указанного договора, сдаваемые на подъездной путь вагоны подаются локомотивом дороги на 1, 2, 3, 4 приемоотправочные пути станции Кия-Шалтырь, дальнейшее продвижение вагонов производится силами ОАО «В-Сибпромтранс». Возвращаемые с подъездного пути вагоны доставляются локомотивом ветвевладельца на те же пути станции. Количество вагонов в каждой сдаваемой ветвевладельцу передаче устанавливается следующим образом: под погрузку руды – не более 50 вагонов; под выгрузку разных грузов – в размере прибытия. С подъездного пути ветвевладелец возвращает дороге рудные маршруты двумя группами, сформированными в соответствии с ПТЭ и по плану формирования. Передача железной дороге рудных вагонов производится на станции Кия-Шалтырь.

19.10.2005 между ОАО «В-Сибпромтранс» и Красноярской железной дорогой – филиалом ОАО «РЖД» заключен договор № 19-Д2006/0155 на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции Кия-Шалтырь.

В соответствии с пунктом 15.1 указанного договора вагоны подаются в адрес ОАО «Ачинский глиноземный комбинат»

Порожний маршрут на станцию Кия-Шалтырь доставляется локомотивом ОАО «РЖД», после чего локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» доставляется на место погрузки на станцию Рудная, расположенную на подъездных путях необщего пользования, принадлежащих открытому акционерному обществу «В-Сибпромтранс». После прибытия порожних вагонов состав поезда делится пополам и подается локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» под погрузку двумя группами по 26 вагонов. После проведения погрузки группы из 26 груженых нефелированной рудой вагонов локомотивом ветвевладельца выводятся на станцию Кия-Шалтырь, где объединяются на путях станции локомотивом и бригадой ОАО «В-Сибпромтранс».

16.08.2001 между ОАО «Ачинский глиноземный комбинат» и ЗАО «Красофергруз» заключен договор № 16/10 транспортно-экспедиционных услуг, предметом которого является регулирование отношений сторон, связанных с обеспечением экспедитором (ЗАО «Красофергруз») перевозок грузов клиента (ОАО «АГК») собственными или арендованными вагонами (подвижным составом) экспедитора. В соответствии с пунктом 2.2.1 указанного договора экспедитор обязуется обеспечивать порожним технически исправным подвижным составом (вагонами) перевозки грузов, предъявленных к перевозке в адрес клиента в объемах, согласованных экспедитором и клиентом на условиях договора № 16/10 от 16.08.2001.

Согласно пункту 3.1 указанного договора стоимость перевозок грузов клиента состоит из провозной платы, выплачиваемой Красноярской железной дороге и вознаграждения экспедитора.

Дополнительным соглашением пункт 3.1 договора № 16/10 от 16.08.2001 изложен в следующей редакции: «Провозную плату за перевозки грузов клиента перевозчику оплачивает экспедитор».

Согласно пункту 3 приложения № 6 к договору № 16/10 от 16.08.2001 стороны договорились добавить в раздел 2 договора пункт 2.2.7 следующего содержания: экспедитор (ЗАО «Красофергруз») обязуется «обеспечить формирование груженых вагонов с рудой до станции Кия-Шалтырь ... маршрутными отправлениями длиной не менее 50 вагонов».

30.12.2004 между ОАО «РЖД» и ЗАО «Краспергруз» заключен договор № 880040023 на оплату провозных платежей, предметом которого явилось регулирование взаимоотношений сторон, связанных с оплатой провозной платы при перевозке грузов в вагонах ОАО «РЖД», в вагонах, арендованных у ОАО «РЖД», а также в собственных вагонах, принадлежащих ЗАО «Краспергруз» на праве собственности или на иных законных основаниях, со станции Красноярской железной дороги во внутривнутрироссийском сообщении, с оплатой порожнего пробега указанных собственных и арендованных вагонов, отправляемых со станции Красноярской железной дороги и на станции Красноярской железной дороги после выгрузки к месту следующей погрузки или к месту приписки, с оплатой пробега порожних указанных вагонов в (из) ремонт (а) на (со) станции (й) Красноярской железной дороги, по действующему железнодорожному тарифу Прейскуранта 10-01.

В соответствии с пунктом 1 Дополнительного соглашения № 1 к договору № 880040023 от 30.12.2004 на оплату провозных платежей между ОАО «РЖД» и ЗАО «Краспергруз» от 01.01.2005 дорога на компенсационной основе предоставляет станционные железнодорожные пути станции Кия-Шалтырь Красноярской железной дороги для формирования локомотивом ОАО «В-Сибпромтранс» прямых отправительских маршрутов при перевозке руды цветной назначением на станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги.

Расчет провозных платежей за перевозку руды цветной со станции Кия-Шалтырь назначением на станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги прямыми отправительскими маршрутами установленного веса или длины, сформированными локомотивами открытого акционерного общества «В-Сибпромтранс» на станционных железнодорожных путях станции Кия-Шалтырь, производится в соответствии с разделом 2.5 Прейскуранта 10-01 (пункт 2 дополнительного соглашения № 1 от 01.01.2005 к договору № 880040023 от 30.12.2004).

При этом антимонопольный орган установил, что отправка грузов со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 Красноярской железной дороги осуществлялась прямыми отправительскими маршрутами с применением поправочного коэффициента 0,85, установленного приложением № 4 к разделу 2 прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК РФ от 17.06.2003 № 47-т/5. В заявках формы ГУ-12, согласованных железной дорогой в период с января по октябрь 2005 года, в графе «Вид отправки» ставилась отметка «маршрутная отправка».

10.10.2005 филиалом ОАО «РЖД» - Красноярская железная дорога в адрес ЗАО «Краспергруз» на основании телеграммы ОАО «РЖД» от 09.09.2005 направлено письмо № 8/822 о том, что в связи с экономической неэффективностью для ОАО «РЖД» предоставление понижающего коэффициента при перевозке на данном направлении возможно только при условии формирования этих маршрутов на подъездных путях грузоотправителя или при компенсации затрат железной дороги до уровня уменьшения размеров железнодорожного тарифа.

Письмом (исх. № 8/861) от 24.10.2005 Красноярской железной дорогой до сведения ЗАО «Краспергруз» доведено, что письмо за № 8/822 от 10.10.2005 является уведомлением о расторжении договора № 880040023 от 30.12.2004 в части формирования отправительских маршрутов на железнодорожных путях общего пользования силами и средствами железной дороги.

19.03.2006 между ОАО «РЖД», ОАО «В-Сибпромтранс», ОАО «РУСАЛ АГК» заключен трехсторонний договор № Т-2/131-Д2006/0154, в соответствии с пунктами 2.1.12, 2.2.21 которого перевозчик обязан принимать на выставочных путях вагоны от комбината и владельца, действующего на основании доверенности комбината, временем не превышающим 30 минут с момента получения уведомления о возврате вагонов на выставочные пути, а владелец обязан осуществлять по заявке комбината на выставочных

путях операции, связанные с формированием групп вагонов, составов требуемого веса или длины в пределах разрешенных перевозчиком и тяговых расчетов локомотива ОАО «В-Сибпромтранс».

Договорные отношения ЗАО «Красопергруз» с ОАО «РУСАЛ АГК», установленные договором транспортно-экспедиционных услуг № 16/10 от 16.08.2001, фактически прекращены с момента заключения договора № 06/2006 от 27.07.2006 между ООО «КрасОперГруз» и ОАО «РУСАЛ Ачинский глиноземный комбинат».

Во исполнение указанного договора между ООО «КрасОперГруз» и ОАО «РЖД» заключены договоры на оплату провозных платежей № 880040071-01/2006 от 11.07.2006, № 880040007-19/2006 от 29.12.2006, № 880040014-43/2007 от 26.12.2007.

ЗАО «Красопергруз», действующее в правоотношениях с ОАО «РУСАЛ АГК» в качестве экспедитора, обеспечивало перевозку принадлежащих ОАО «РУСАЛ АГК» грузов (нефелированной руды). При этом ОАО «РУСАЛ АГК» оплачивало экспедитору стоимость оказанных услуг, включающую в себя провозную плату за перевозку грузов, которую экспедитор оплачивал перевозчику, и вознаграждение экспедитору. Договор от 30.12.2004 № 880040023, заключенный между ОАО «РЖД» и ЗАО «Красопергруз», предусматривал, помимо прочего, возможность формирования прямых отправительских маршрутов на железнодорожных путях станции Кия-Шалтырь.

Таким образом, при наличии указанных договорных правоотношений, суд приходит к выводу о том, что формирование экспедитором, действующим в интересах грузоотправителя, состава поезда на путях железнодорожной станции на основании заключенного с ОАО «РЖД» соответствующего договора не влечет дополнительных расходов для железной дороги по сравнению с формированием такого состава непосредственно самим грузоотправителем, поскольку понижающий коэффициент при прямом отправительском маршруте зависит от применяемой технологии, а не от конкретного субъекта, выступающего стороной по договору.

Кроме того, железной дорогой не отрицается, что технологический процесс формирования состава поезда не изменился. Доказательства обратного сторонами в материал дела не представлены.

Таким образом, применительно к обстоятельствам настоящего дела заключение договора с ОАО «РЖД» на формирование состава поезда на железнодорожной станции от имени лица, действующего в интересах грузоотправителя на основании договора транспортно-экспедиционных услуг, согласуется с принципами, положенными в основу государственного тарифного регулирования, и не влияет на себестоимость и уровень рентабельности.

Из материалов дела следует, что основанием расторжения договора № 880040023 от 30.12.2004, заключенного между ОАО «РЖД» и ЗАО «Красопергруз», в части предоставления путей общего пользования для формирования отправительских маршрутов, является экономическая неэффективность данного договора для ОАО «РЖД», в связи с установлением в нем понижающего коэффициента.

При этом ОАО «РЖД» в своих пояснениях указало, что «причинами расторжения договора явилась не только экономическая неэффективность, но и то, что на участке Кия-Шалтырь - Ачинск-2 действующим планом формирования поездов не предусмотрено ни одной технической станции, которую должен пройти маршрут для признания его отправительским». Указанное следует из ответов заявителя на претензии ЗАО «Красопергруз» № НФЮ 19/137 от 26.12.2005, № НФЮ 19/146 от 22.12.2005.

Вместе с тем, указанное письмо было направлено в адрес ЗАО «Красопергруз» уже после фактического одностороннего расторжения договора по основаниям, изложенным в телеграмме ОАО «РЖД» от 09.09.2005 года.

Кроме того, согласно пункту 7.2 указанного договора на оплату провозных платежей № 80040023 от 30.12.2004 при существенном нарушении договора одной из сторон или существенном изменении обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора, договор может быть расторгнут или действие отдельных пунктов договора

прекращено по инициативе одной из сторон, которая обязана известить другую сторону за 30 дней.

Доказательств нарушения договора со стороны ЗАО «Красопергруз» или существенных изменений обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора на оплату провозных платежей № 80040023 от 30.12.2004 ОАО «РЖД», в материалы дела не представлено.

В договоре от 30.12.2004 № 880040023 предусмотрено условие о формировании состава на станции Кия-Шалтырь, которое имеет правовое значение для применения поправочного коэффициента при оплате перевозочных платежей.

Суд приходит к выводу о том, что условие о формировании маршрута на железнодорожной станции, включенное в содержание договора от 30.12.2004, является существенным условием договора на оплату провозной платы при перевозке грузов, поэтому исключение данного условия из договора № 880040023 от 30.12.2004 повлекло неблагоприятные правовые последствия для грузоотправителя - ОАО «АГК».

В соответствии со статьями 307, 309 Гражданского кодекса Российской Федерации в силу обязательства одно лицо (должник) обязано совершить в пользу другого лица (кредитора) определенное действие, как-то: передать имущество, выполнить работу, уплатить деньги и т.п., либо воздержаться от определенного действия, а кредитор имеет право требовать от должника исполнения его обязанности. Обязательства возникают из договора, вследствие причинения вреда и из иных оснований, указанных в настоящем Кодексе. Обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований - в соответствии с обычаями делового оборота или иными обычно предъявляемыми требованиями.

Статьей 310 Гражданского кодекса РФ предусмотрено, что односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законом. Односторонний отказ от исполнения обязательства, связанного с осуществлением его сторонами предпринимательской деятельности, и одностороннее изменение условий такого обязательства допускаются также в случаях, предусмотренных договором, если иное не вытекает из закона или существа обязательства.

В соответствии с частью 1 статьей 450 Гражданского кодекса РФ изменение и расторжение договора возможны по соглашению сторон, если иное не предусмотрено настоящим Кодексом, другими законами или договором.

По требованию одной из сторон договор может быть изменен или расторгнут по решению суда только:

- 1) при существенном нарушении договора другой стороной;
- 2) в иных случаях, предусмотренных настоящим Кодексом, другими законами или договором.

Существенным признается нарушение договора одной из сторон, которое влечет для другой стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишается того, на что была вправе рассчитывать при заключении договора (часть 2 статьи 450 Гражданского кодекса РФ).

В силу части 1 статьи 450 Гражданского кодекса РФ существенное изменение обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора, является основанием для его изменения или расторжения, если иное не предусмотрено договором или не вытекает из его существа.

Изменение обстоятельств признается существенным, когда они изменились настолько, что, если бы стороны могли это разумно предвидеть, договор вообще не был бы ими заключен или был бы заключен на значительно отличающихся условиях.

В соответствии с частью 2 статьи 451 Гражданского кодекса РФ изменение договора в связи с существенным изменением обстоятельств допускается по решению суда в

исключительных случаях, когда расторжение договора противоречит общественным интересам либо повлечет для сторон ущерб, значительно превышающий затраты, необходимые для исполнения договора на измененных судом условиях.

Статьей 452 Гражданского кодекса РФ определен порядок изменения и расторжения договора, в соответствии с которым соглашение об изменении или о расторжении договора совершается в той же форме, что и договор, если из закона, иных правовых актов, договора или обычаев делового оборота не вытекает иное. Требование об изменении или о расторжении договора может быть заявлено стороной в суд только после получения отказа другой стороны на предложение изменить или расторгнуть договор либо неполучения ответа в срок, указанный в предложении или установленный законом либо договором, а при его отсутствии - в тридцатидневный срок.

На основании вышеизложенного, учитывая условия заключенного между сторонами договора на оплату провозных платежей, общие условия расторжения договора, предусмотренные гражданским законодательством, суд пришел к выводу, что основания для расторжения указанного договора в одностороннем порядке отсутствовали.

Суд полагает, что довод ОАО «РЖД» об ошибочном применении понижающего коэффициента при определении провозной платы, является несостоятельным, так как согласно Плану организации (формирования) отправительских и ступенчатых маршрутов на 2005-2006 год Красноярской железной дорогой в пути следования поезда со станции отправления Кия-Шалтырь на одну станцию назначения Ачинск-2 имеется одна освобожденная от переработки станция (страница 5 Плана).

Заявителю вменяется также в вину намеренное присвоение станции Красная Сопка статуса промежуточной при выполнении на ней фактически технических операций.

Понятие типа железнодорожной станции, категории железнодорожных станций, рекомендации по их установлению регламентированы Положением о железнодорожной станции (утв. ОАО «РЖД» 29.12.2006 № ВМ-12182).

Применение установленных понятий, изложенных в указанном Положении, рекомендовано в письме Сибирского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта от 14.04.2010 № РСиб-485.

Пунктом 4.2 указанного Положения о железнодорожной станции определено, что данное разделение по типам станции произведено по основному характеру работы. При этом тип железнодорожной станции в силу данного Положения устанавливает железная дорога в целях обеспечения станций соответствующими технологическими процессами, информационными технологиями и автоматизированными системами управления.

В соответствии с пунктом 4.2 Положения железнодорожные станции по основному характеру работы могут быть отнесены к категориям пассажирская, грузовая, техническая и промежуточная. В силу пункта 4.6 указанного Положения к техническим станциям относятся железнодорожные станции, на которых операции пассажирской и грузовой работы не являются доминирующими. Основное назначение технической железнодорожной станции состоит в выполнении технических операций с грузовыми вагонами, составами, поездами для организации перевозок и обеспечения безопасности движения. В зависимости от выполняемых технических операций с грузовыми вагонами, составами или поездами технические железнодорожные станции подразделяются на: сортировочные, участковые, предпортовые.

Согласно Плану организации (формирования) отправительских и ступенчатых маршрутов на 2005-2006 года станция Красная Сопка является технической; согласно приказу ОАО «РЖД» № 299н от 30.12.2005 спорная станция – грузовая; согласно техническому распорядительному акту, утвержденному 05.06.2008, станция является промежуточной; в экспертных заключениях содержатся выводы как об отнесении станции к типу технической, так и об обратном.

В обоснование выводов об отсутствии достаточных доказательств отнесения станции Красная Сопка к технической, заявитель ссылается на нормы Положения о железнодорожной

станции № ВМ-12182 от 29.12.2006, статью 4 Устава железнодорожного транспорта, Правила и технические нормы проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм, утвержденных МПС России 28.07.2000 года №ЦД-858.

Кроме того, ОАО «РЖД» указывает на то, что выводы о том, что станции Ачинск-2 и Красная Сопка Красноярской железной дороги не являются техническими станциями, дающими основания для предоставления маршрутной скидки при перевозке грузов от станции Кия-Шалтырь до станции Ачинск-2, содержатся в заключении экспертной организации ГУП «ВНИИАС МПС России».

Как следует из материалов дела, для установления статуса станций Красная Сопка и Ачинск-2 антимонопольным органом в адрес экспертных организаций - ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект» и ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ», было направлено определение о назначении экспертизы по делу № 336-05-05.

В соответствии с экспертным заключением ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект» от 26.08.2008 станции Ачинск-2 и Красная Сопка с учетом состава и объема выполняемых работ являются участковыми, то есть набор выполняемых ими функций соответствует функциям технической станции. По результатам обследования станции Красная сопка Красноярской железной дороги экспертами ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект» установлено, что станция Красная Сопка относится к категории участковых станций, в связи с фактическим выполнением на ней присущих этому типу станции технических операций.

К экспертному заключению представлен акт натурального обследования работы железнодорожной станции Красная Сопка Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» от 16.09.2008, в соответствии с которым экспертами по результатам произведенного анализа работы станции за короткий период времени были зафиксированы операции по формированию поездов, которые являются типичными для технических станций.

В результате изучения схемы примыкания железнодорожного пути необщего пользования ОАО «В-Сибпромтранс» к станциям Ачинск-2 и Пригородный экспертами установлено, что поезд, сформированный ОАО «В-Сибпромтранс» на станции Кия-Шалтырь для перевозки грузов, принадлежащих ОАО «АГК», фактически не заходит на станцию Ачинск-2, являющуюся конечной в следовании маршрута, а следует через станцию Предзаводская на станцию Заводская, где осуществляется выгрузка нефелированной руды, а также формирование состава из порожних вагонов. Затем локомотивом, принадлежащим ОАО «В-Сибпромтранс», сформированный состав переставляется на станцию Предзаводская, где работниками ОАО «РЖД» производится контрольный осмотр поезда в целях подтверждения готовности под погрузку в техническом и коммерческом отношении. Таким образом, как указано в экспертном заключении, станция Ачинск-2 освобождается от переработки поезда, следующего фактически со станции Кия-Шалтырь на станцию Предзаводская.

Вместе с тем, из содержания экспертного заключения, проведенного ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» следует, что станции Ачинск-2 и Красная Сопка по роду выполняемых операций не являются техническими станциями, так как они не освобождаются от переработки вагонов в пути следования, предусмотренной планом формирования поездов. При этом в пункте 6.4 экспертного заключения содержится прямо противоположный вывод: данные «Централизованного анализа выполненных вагонопотоков по станциям» подтверждают выводы по отнесению станций Красная Сопка и Ачинск-2 к категории технических, изложенные в пункте 6.2».

Вывод экспертов ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» об отсутствии на пути следования поезда со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2 технических станций основывается на отнесении станций к техническим в

зависимости от «потока вагонов и (или) поездов каждой конкретной корреспонденции, проследующих через данную станцию». При этом экспертами отмечено, что техническими будут являться железнодорожные станции, проходимые вагонами транзитом – без грузовых операций, но с техническими операциями, вне зависимости от того, числятся ли эти станции техническими согласно основному характеру работы. В соответствии с пунктом 6.2 экспертного заключения для вагонов, следующих со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 (грузополучатель ОАО «АГК») и обратно, станция Красная Сопка не является технической станцией, освобождаемой от переработки вагонопотока данного назначения по плану формирования, так как вообще не выполняет расформирование и формирование грузовых поездов, и на этом основании не входит в число станций плана формирования. Станция Красная Сопка выполняет функции технической только для вагонов в поездах, следующих по направлению Ачинск-2 – Ужур – Абакан со сменой поездных локомотивов в связи со стыковкой видов тяги (электрическая и тепловозная).

Для вагонов, следующих со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 (грузополучатель ОАО «АГК») и обратно, станция Ачинск-2 не является технической станцией, так как для нее эти вагоны являются местными. Станция Ачинск-2 выполняет функции технической только для вагонов других назначений, следующих через нее транзитом с переработкой либо без переработки.

Суд приходит к выводу о том, что исходя из нормативного понятия железнодорожной станции, критерием отнесения станции к технической является характер выполняемых на ней операций без дополнительной привязки к потокам вагонов и (или) поездов каждой конкретной корреспонденции, проследующих через данную станцию, в связи с чем, вывод ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» о том, что станция Красная Сопка Красноярской железной дороги не является технической по отношению к направлению следования маршрута Кия-Шалтырь – Ачинск-2, суд полагает не соответствующий определению технической станции, закрепленному в Положении о железнодорожной станции № ВМ-12182 от 29.12.2006.

Кроме того, на ошибочность общего вывода ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» в представленном экспертном заключении об отсутствии на пути следования поезда со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2 технических станций указано Сибирским территориальным управлением Федерального агентства железнодорожного транспорта в письмах №№ РСиб-1072 от 18.12.2008, РСиб-63 от 28.01.2009, в соответствии с которыми при определении отправительского маршрута необходимо наличие в пути следования поезда не менее одной технической станции, освобожденной от переработки такого поезда, вне зависимости от наличия иных грузопотоков.

При этом, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, в письмах №№ РСиб-1072 от 18.12.2008, РСиб-63 от 28.01.2009 приведено понятие технической станции, указанное в Положении о железнодорожной станции № ВМ-12182 от 29.12.2006, дана оценка экспертному заключению ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект», как соответствующему нормативному определению технической станции.

Кроме того, в письмах указанного компетентного органа (исх. № РСиб-1072 от 18.12.2008; № РСиб-63 от 28.01.2009) также дана оценка фактически существующим обстоятельствам, результатом которой явился вывод о том, что станция Красная Сопка является технической станцией. В связи с тем, что по характеру выполняемых функций станции Красная Сопка и Ачинск-2 являются техническими, Сибирское территориальное управление Федерального агентства железнодорожного транспорта правомерно пришло к выводу о наличии оснований для применения поправочного коэффициента 0,85 при

определении тарифа, оплачиваемого грузоотправителем (грузополучателем) при перевозке грузов со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 и в обратном направлении.

Более того, к выводам, изложенным в представленном заключении экспертизы по делу, проведенной в период с 03.09.2008 по 08.10.2008 ГУП «ВНИИАС МПС России», суд относится критически, в связи со следующим.

В соответствии с частями 1, 2 статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств. Арбитражный суд оценивает относимость, допустимость, достоверность каждого доказательства в отдельности, а также достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности.

Из материалов дела следует и заявителем не оспаривается, что ГУП «ВНИИАС МПС России» преобразовано в дальнейшем в открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте». Указанное общество является дочерним по отношению к ОАО «РЖД», создано на основании договора о создании общества от 18.07.2007 № 714 на базе Российского научно-исследовательского и проектно-конструкторского института информатизации, автоматизации и связи и является его правопреемником, по всем техническим и исполнительским вопросам, связанным с созданием научно-технической и иной продукции, а также оказанием услуг в иных областях. Указанное экспертное учреждение было привлечено антимонопольным органом для проведения независимой экспертизы с целью установления статуса станции Красная Сопка Красноярской железной дороги, однако экспертной организацией и ОАО «РЖД» не представлена информация в адрес антимонопольного органа о преобразовании государственного унитарного предприятия в открытое акционерное общество, которое является дочерним по отношению к ОАО «РЖД».

Более того, переписка с УФАС по Красноярскому краю велась от имени ГУП «ВНИИАС МПС России», в адрес антимонопольного органа были также направлены учредительные документы в момент проведения экспертизы уже преобразованного ГУП «ВНИИАС МПС России» в открытое акционерное общество «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте».

Таким образом, к заключению экспертной организации - ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ», в котором имеются противоречивые выводы эксперта о том, можно ли отнести станции Красная Сопка и Ачинск-2 к техническим, суд относится критически.

Суд также полагает, что в основу выводов о типе станции Красная Сопка ошибочно положено, в том числе, письмо Федеральной службы по тарифам от 17.06.2009 № ЕВ-4090/10, так как в обращении ОАО «РЖД» к указанной Службе сформулированы общие условия, которые не отражают особенностей сложившейся спорной ситуации.

Таким образом, суд полагает, что по объему выполняемых на станциях Ачинск-2 и Красная Сопка технических операций с грузовыми вагонами и составами, где формирование вагонов осуществляется на станции погрузки – Кия-Шалтырь, выгрузки на станции – Ачинск-2, станция Красная Сопка по отношению к направлению следования маршрута станция Кия-Шалтырь - Ачинск-2, является технической.

В качестве злоупотребления доминирующим положением заявителю также вменяется невключение в План формирования (организации) отправительских маршрутов на Красноярской железной дороге на 2008-2009 год станции Красная Сопка в качестве технической станции, освобожденной от переработки маршрута, следующего со станции отправления Кия-Шалтырь на одну станцию назначения Ачинск-2.

Заявитель указывает на то, что поправочные коэффициенты при определении провозного тарифа при перевозке груза, принадлежащего ОАО «АГК», по маршруту станция Кия-

Шалтырь - Ачинск-2 применяться не должны в связи с тем, что действующим в 2005 году технико-распорядительным актом железнодорожной станции Красная Сопка Красноярской железной дороги станция отнесена к категории промежуточных, а включение в План организации (формирования) отправительских и ступенчатых маршрутов на 2005-2006 год Красноярской железной дороги одной станции, освобожденной от переработки поезда, следующего со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2, являлось ошибочным.

В соответствии с Технико-распорядительным актом железнодорожной станции, Красная Сопка Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», утвержденного 25.08.2005 заместителем начальника отделения дороги – начальником отдела перевозок, а также в соответствии с приказами Красноярской железной дороги № 134н от 19.04.1999 и № 299н от 30.12.2005 «О классификации отдельных пунктов», является промежуточной станцией 4 класса, то есть станцией, основным назначением которой является прием, отправление, обгон, скрещивание и пропуск грузовых и пассажирских поездов. Станция Ачинск-2 Красноярской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», по характеру своей работы относится к категории грузовой с присвоением ей 1 класса, то есть также, согласно указанных технико-распорядительных документов, не является технической.

Однако, в соответствии с пунктом 4.12 Положения о железнодорожной станции от 29.12.2006 № ВМ-12182 отнесение станции к той или иной категории (типу) производится начальником железной дороги.

Согласно пункту 7 Инструкции по составлению технико-распорядительных актов железнодорожных станций от 15.03.2005 № ХЗ-3801 технико-распорядительный акт составляется и подписывается начальником станции.

Таким образом, установление определенного типа железнодорожной станции осуществляется самостоятельно владельцем инфраструктуры, то есть ОАО «РЖД», которое имеет заинтересованность в изменении статуса для неприменения поправочного коэффициента.

Заявителем в материалы дела представлено письмо Сибирского территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта от 14.04.2010 № РСиб-485, из содержания которого следует, что при проведении экспертизы ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект» и ГУП «Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи МПС РФ» экспертами обоих проектно-экспертных учреждений не проводился анализ объемов выполняемых на станции Красная Сопка операций, в связи с чем сделать вывод об основном характере работы, выполняемой на станции Красная Сопка, на основании представленных заключений экспертиз не представляется возможным.

Суд полагает, что указанное письмо не опровергает вывод о техническом характере станции Красная Сопка, так как объем выполняемых работ исходя из понятия и основного назначения технической железнодорожной станции значения не имеет.

При этом, ранее, указанным компетентным органом - Сибирским территориальным управлением Федерального агентства железнодорожного транспорта в своих письмах (исх. № РСиб-1072 от 18.12.2008; № РСиб-63 от 28.01.2009) дана оценка фактически существующим обстоятельствам, результатом которой явился вывод о том, что по характеру выполняемых функций станции Красная Сопка и Ачинск-2 являются техническим, в связи с чем Управление пришло к выводу о наличии оснований для применения поправочного коэффициента 0,85 при определении тарифа, оплачиваемого грузоотправителем (грузополучателем) при перевозке грузов со станции Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 и в обратном направлении.

Более того, к экспертному заключению ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект» приложен акт натурного обследования работы железнодорожной станции Красная Сопка, в котором установлено, что на обследуемой станции зафиксированы технические операции по формированию грузовых вагонов, которые являются типичными для технических станций.

Материалами дела установлено, что критерием прямого отправительского маршрута является совокупность соответствующих условий, в том числе: заключение договора между грузоотправителем и ОАО «РЖД» на формирование состава на железнодорожной станции, а также освобождение в пути следования не менее одной технической станции от переработки такого поезда.

При этом, как установлено судом и подтверждено заключением экспертизы, проведенной ОАО «Проектный институт «Сибирский Промтранспроект», на пути следования маршрута со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию Ачинск-2 имеется освобождаемая от переработки указанного маршрута станция Красная Сопка.

В соответствии со статьей 25 Устава железнодорожного транспорта при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. Указанная транспортная железнодорожная накладная и выданная на ее основании перевозчиком грузоотправителю квитанция о приеме груза подтверждают заключение договора перевозки груза.

В материалах дела имеются накладные за сентябрь 2005 года с указанием вида отправки – «МШО» и штемпелем «Отправительский маршрут № прямой», что подтверждает осуществление перевозки грузов прямым отправительским маршрутом до момента расторжения договора № 880040023 от 30.12.2004 в части.

Представленные копии дорожных ведомостей за июль 2008 года, в которых указан вид отправки «ГО», не могут с достоверностью свидетельствовать об исключении возможности отправления в указанный период времени грузов, принадлежащих ОАО «РУСАЛ АГК», прямым отправительским маршрутом, поскольку графа накладной «Тарифные отметки», содержащая графу «Вид отправки», в силу пункта 3.5 Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 № 39, заполняется на станции отправления перевозчиком, то есть ОАО «РЖД», а не грузоотправителем.

Таким образом, суд полагает, что перевозочные документы не могут являться надлежащими доказательствами осуществления либо неосуществления ОАО «РУСАЛ АГК» перевозки грузов со станции Кия-Шалтырь до станции Ачинск-2 прямым отправительским маршрутом.

При изложенных обстоятельствах суд приходит к выводу о том, что применение поправочного коэффициента 0,85 при определении провозного тарифа за перевозку грузов, принадлежащих ОАО «Ачинский глиноземный комбинат» прямыми отправительскими маршрутами со станции отправления Кия-Шалтырь на станцию назначения Ачинск-2, не нарушает прав и законных интересов заявителя.

На основании вышеизложенного суд считает, что оспариваемое решение и предписание, вынесенное Управлением Федеральной антимонопольной службы по Красноярскому краю от 18.02.2009 № 336-05-05, соответствуют нормам действующего законодательства о конкуренции и не нарушают права и законные интересы заявителя.

В соответствии с пунктом 2 статьи 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, в случае, если арбитражный суд установит, что оспариваемый ненормативный правовой акт соответствует закону или иному нормативному правовому акту и не нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, суд принимает решение об отказе в удовлетворении заявленного требования.

Руководствуясь статьями 167-170, 176, 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, арбитражный суд

РЕШИЛ:

Отказать в удовлетворении заявления открытого акционерного общества «Российские железные дороги» о признании недействительными решения и предписания Управления Федеральной антимонопольной службы по Красноярскому краю от 18.02.2009 № 336-05-05.

Разъяснить лицам, участвующим в деле, что настоящее решение может быть обжаловано в течение месяца после его принятия путем подачи апелляционной жалобы в Третий арбитражный апелляционный суд, либо в течение двух месяцев после вступления решения в законную силу путем подачи кассационной жалобы в Федеральный арбитражный суд Восточно-Сибирского округа.

Апелляционная и кассационная жалобы на настоящее решение подаются через Арбитражный суд Красноярского края.

Судья

Е.В. Севастьянова