Доклад на тему:

**Антимонопольное регулирование предоставления доступа к железнодорожным путям общего пользования**

Контроль за соблюдением антимонопольного законодательства РФ субъектами естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта относится к специализации Свердловского УФАС России, в связи с чем Управление обеспечивает разнонаправленную работу в этом направлении, включая и работу по анализу действующей нормативной базы в сфере железнодорожных перевозок и внесение предложений по её совершенствованию.

Анализ статистики поступающих в адрес Управления заявлении о нарушении антимонопольного законодательства на рынках, связанных с железнодорожным транспортом, показывает, что за 2017 год и истекший период 2018 года более 60 % обращений в антимонопольный орган составляют жалобы на препятствование пропуску подвижного состава контрагентов по подъездным путям основного ветвевладельца либо связанные с отказом, уклонением от заключения договора, регулирующего такой транзитный пропуск по подъездным путям, либо касающихся вопроса завышения стоимости услуг предоставления в пользование путей необщего пользования.

В силу разветвленной транспортной инфраструктуры промышленных пред­приятий Свердловской области, нередко находящихся на значительном рас­стоянии от железнодорожных путей общего пользования, большое значение приобретает урегулирование взаимоотношений между такими участниками перевозочного процесса, **как владельцы подъездных путей необщего** **пользо­вания**, примыкающих к путям общего пользования, и их **контрагенты**.

К железнодорожным путям необщего пользования относятся пути, пред­назначенные для обслуживания отдельных предприятий, организаций и учреждений. Они связывают непрерывной рельсовой колеей общую сеть железнодо­рожного транспорта непосредственно с местами производства и потребления.

Железнодорожные пути необщего пользования могут принадлежать крупным предприятиям, и могут использоваться как для приёмки сырья и отправки готовой продукции, так и для доставки грузов в адрес организаций, подъездные пути которых примыкают к путям промпредприятий. На ряду с этим, существуют другие юридические лица, индивидуальные предприниматели, в собственности которых также находится участок путей необщего пользования, через который транзитом осуществляется доставка грузов иным хозсубъектам.

Всех указанных выше лиц с различной формой собственности, значительной разницей в объемах деятельности объединяет один признак – **они являются владельцами железнодорожных путей необщего пользования**, используемых не только в своих интересах, **но и для оказания услуг иным хозяйствующим субъектам**.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» ***железнодорожные пути необщего пользования*** – это «железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд».

***Под владелецем железнодорожного пути необщего пользования*** понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта. Также в отношении путей необщего пользования применяется термин **подъездные пути.**

В контексте дальнейших рассуждений существенными в понятии «пути необщего пользования» являются два обстоятельства: **такие пути могут использоваться в интересах их владельца** или **для удовлетворения нужд иных хозяйствующих субъектов**. С точки зрения антимонопольного законодательства нас интересуют отношения владельца путей с пользователями услуг.

То есть по существу встает вопрос транзитного пропуска подвижного состава, вагонов контрагента по путям основного владельца подъездных путей, которые примыкают к путям общего пользования.

Согласно ст. 60 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее — УЖТ РФ) отношения между контрагентом и владельцем железнодорожного пути не­общего пользования, примыкающего к железнодорожным путям общего пользования, регулируются **заключенным между ними договором**. При этом к контрагентам относятся грузоотправители или грузополучатели, а также владелец склада, находящегося в пределах железнодорожного пути необщего пользования, и владелец подобного пути, примыкающего к указанному пути.

Аналогичные положения содержатся в п. 2.2 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

В целом, существующая нормативная база, в основном, позволяет регулировать отношения владельцев железнодорожных путей необщего пользования с другими участниками рынка железнодорожных перевозок, в том числе, в части установления тарифов на оказываемые услуги.

К таким основополагающим документам мы относим следующие:

Правила эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утв. Приказом МПС России от 16.06.2003 №26;

Перечень услуг транспортных, снабженческо-сбытовых и торговых организаций, по которым органам власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок, утв. Постановлением Правительства РФ от 07.03.1995 №239;

Положение о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утв. Постановлением Правительства РФ от 05.08.2009 №643,

Определение Верховного суда РФ от 20.05.2008 №КАС08-187.

Поскольку в рамках договора между ветвевладельцем и контрагентом возникают расчеты по амортизации железнодорожного пути не­общего пользования ветвевладельца, его ремонту и содержанию, они заключа­ют между собой **договор о порядке пользования контрагентом железнодорож­ным путем необщего пользования** ветвевладельца.

В п. 3 Постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 «О некоторых во­просах практики применения Федерального закона 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» указано, что заключение договоров, связанных с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожном пути необщего пользования свои склады, погрузочно- разгрузочные площадки либо примыкающие к железнодорожным путям вла­дельца этих путей свои железнодорожные пути, является обязанностью как этих сторон, контрагентов, так и перевозчика, если перевозчик обслуживает железнодорожный путь необщего пользования своим локомотивом.

Несмотря на данные разъяснения ВАС РФ и довольно обширную судебную практику, возникают споры, связанные с отказом владельцев обсуждаемых путей от заключения договоров о порядке пользования контрагентом железнодорож­ным путем необщего пользования либо с навязыванием явно невыгодных условий таких договоров.

В качестве примера хотелось бы привести дело № 03-16/3-2018, в рамках рассмотрения которого управлению необходимо было разрешить ряд вопросов, а именно: о предмете (квалификации) догово­ра, его обязательном характере для сторон.

Рассмотрим дело чуть детальнее.

В Управление поступило заявление ОАО «Уралпромжелдортранс» об отказе основного владельца подъездного пути в лице АО «Желдорреммаш», чьи пути примыкают к пути общего пользования ОАО «РЖД» о заключении договора о порядке пользования ОАО «Уралпромжелдортранс» как контрагентом железнодорож­ным путем необщего пользования для выхода на пути общего пользования ОАО «РЖД» на новый срок (по окончании действия предыдущего договора).

Ранее на протяжении нескольких лет такие договоры заключались указанными сторонами. При этом антимонопольный орган уже вмешивался в их договорные отношения как регулятор и выдавал в 2016 году предупреждения:

1) АО «Желдорреммаш» как основному ветвевладельцу о принятии всех мер по заключению дополнительного соглашения о продлении действия договора на оказание услуг пользования жд путями необщего пользования,

2) а затем о приведении условий договора по предоставлению в пользование и пропуска вагонов по подъездным жд путям необщего пользования, принадлежащим ОАО «Желдрреммаш» и примыкающим к станции Аппаратная в г. Екатеринбурге через стрелку № 19 в соответствие с Постановлением РЭК (в части применения тарифов).

Вместе с тем в 2018 году АО «Желдрреммаш» со ссылкой на прекращение производственной деятельности на своем объекте, не ответило на оферту ОАО «Уралпромжелдортранс» о заключении договора на 2018 год.

На основании проведенного в соответствии с ч.5.1 ст. 45 Закона о защите конкуренции и Порядком проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке (утв. приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220) анализа установлено, что в период 01 января 2017 – 31 декабря 2017 АО «Желдорреммаш» являлось единственным хозяйствующим субъектом, имеющим возможность оказывать услуги на данном рынке. То есть на рынке услуг предоставления пользования железнодорожного пути необщего пользования, примыкающего к станции Аппаратная в г. Екатеринбурге через стрелку № 19, в географических границах данного железнодорожного пути занимало доминирующее положение.

Не выявив объективных обстоятельств, которые могут препятствовать заключению договора, Управление в связи с наличием в действиях организации, оказывающей транспортные услуги на подъездных железнодорожных путях, в лице АО «Желдорреммаш», выразившихся в необоснованном уклонении от заключения договора на оказание услуг пользования железнодорожного пути необщего пользования с ОАО «Уралпромжелдортранс» после истечения срока действия предыдущего договора, признаков нарушений пункта 5 части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» выдало обществу предупреждение о необходимости прекращения указанных действий (бездействия) путем принятия всех зависящих от АО «Желдорреммаш» мер по заключению договора на оказание услуг пользования железнодорожного пути необщего пользования с ОАО «Уралпромжелдортранс».

В установленный срок обществом предупреждение исполнено не было, в связи с чем Управление возбудило в отношении основного ветвевладельца дело о нарушении антимонопольного законодательства по п. 5 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции.

В рамках рассмотрения дела факт отсутствия технической возможности пропуска вагонов заявителя по подъездным путям основного ветвевладельца АО «Желдорреммаш» не подтвердился.

Так установлено, что у общества имеется действующий договор на эксплуатацию путей необщего пользования, заключенного между с перевозчиком (ОАО «РЖД»).

Также согласно акту обследования пути необщего пользования АО «Желдорреммаш» выявлено, что характеристика и техническое состояние верхнего строения пути, искусственных сооружений и земельного полотна – удовлетворительное.

АО «Желдорреммаш» заключило договор с организацией, в рамках которого урегулированы отношения по выполнению подрядчиком работ по ремонту подъездного пути основного ветвевладельца АО «Желдорреммаш». Сведений о расторжении указанного договора АО «Желдорреммаш» не представлено.

Таким образом, ссылки АО «Желдорреммаш» о прекращении деятельности, невозможности дальнейшей эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования и на аварийное состояние путей не нашли своего подтверждения.

В настоящее время Комиссией Свердловского УФАС России в рамках рассмотрения указанного дела принято заключение об обстоятельствах дела, которое предваряет принятие окончательного решения по делу.

При этом в процессе рассмотрения дела основной ветвевладелец принял меры к урегулированию вопроса о пропуске вагонов через свои пути и предложит заключить договор аренды, пути условия которого заявителем приняты.

При рассмотрении управлением заявлений и дел о нарушении антимонопольного законодательства на рынке услуг предоставления пользования подъездными путями выявляется ряд недостатков существующей в этой области нормативной базы:

В частности

- необходимость применения устаревших подзаконных актов, таких как приказы МПС России, в отсутствие детальной регламентации ряда вопросов в специальных нормативных актах, утвержденных уже после структурной реформы ОАО «РЖД»;

- отсутствие услуги по предоставлению путей необщего пользования в Перечне работ (услуг) субъектов естественных монополий, предусмотренном  [ст. 4 Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О](consultantplus://offline/ref=0D7A7FC95918B3FF757F050A7384D129039BAE828B5D1C276AFED925483A101D5A7AFC581DD00D29rAR4M) естественных монополиях» и как следствие формальной обязанность антимонопольного органа проводить анализ конкурентной среды в отсутствие всякой конкуренции на соответствующем рынке, что лишь затягивает срок рассмотрения заявления, дела;

- отсутствие четкой и детальной регламентации порядка заключения договора, регулирующего условия пользования железнодорож­ным путем необщего пользования в нормативных актах.