ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ ГКПИ 04-891

Р Е Ш Е Н И Е

Именем Российской Федерации

14 июля 2004 года г. Москва

Верховный Суд Российской Федерации в составе:

председательствующего – судьи Романенкова Н.С.
Верховного Суда РФ
при секретаре Баенском А.А.
с участием прокурора Масаловой Л.Ф.

рассмотрел в открытом судебном заседании гражданское дело по заявлению ООО «Транспортная компания «Кузнечное», ООО Центрнеруд», ЗАО «Ленстройкомплектация» о признании недействующим абзаца 2 пункта 3 Приложения 1 к разделу 2 Прейскуранта №10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство №1, части 1 и 2), утвержденного Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. №47-т/5,

УСТАНОВИЛ:

ООО «Транспортная компания «Кузнечное», ООО Центрнеруд», ЗАО «Ленстройкомплектация» обратились в Верховный Суд Российской Федерации с заявлением о признании недействующим абзаца 2 пункта 3 Приложения 1 к разделу 2 Прейскуранта №10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство №1, части 1 и 2), утвержденного

Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. №47-т/5.

Как указывают заявители, оспариваемые положения нормативного правового акта противоречат федеральному законодательству и нарушают их законные права и интересы в сфере предпринимательской деятельности. При установлении особого порядка определения тарифных расстояний ФЭК России превысило свои полномочия.

В суде представители заявителей ООО «Транспортная компания «Кузнечное», ООО «Центрнеруд», ЗАО «Ленстройкомплектация» Большаков И.С., Степанов Н.Н., генеральный директор ООО «Транспортная компания «Кузнечное» Авраменко А.В. поддержали заявленные требования и пояснили суду, что применение оспариваемого порядка определения тарифных расстояний означает, что расчет тарифных расстояний производится не по кратчайшему направлению Москва - Санкт-Петербург, а через железнодорожную станцию Кошта Северной железной дороги. Увеличение рассчитываемого таким путем тарифного расстояния приводит к увеличению платы за перевозку грузов. При этом в расчет тарифных расстояний не учитываются не только главный ход магистрали Москва – Санкт-Петербург, но и другие более короткие, чем через станцию Кошта, пути.

Представители заинтересованных лиц Федеральной службы по тарифам Теплов А.С., Степаненко И.Г., Минюста России Меркулова Л.Я., ОАО «Российские железные дороги» Макаров Д.Ю., Рогачева Л.С.,Богачева Н.А. возражали против удовлетворения заявленных требований и пояснили суду, что оспариваемые положения нормативного правового акта соответствуют действующему законодательству, изданы в пределах компетенции федерального органа исполнительной власти и не нарушает гражданские права и охраняемые законом интересы заявителей.

Выслушав объяснения представителей заявителей ООО «Транспортная компания «Кузнечное», ООО «Центрнеруд», ЗАО «Ленстройкомплектация» Большакова И.С., Степанова Н.Н., гендиректора ООО «Транспортная компания «Кузнечное» Авраменко А.В., представителей заинтересованных лиц Федеральной службы по тарифам Теплова А.С., Степаненко И.Г., Минюста России Меркуловой Л.Я., ОАО «РЖД» Макарова Д.Ю., Рогачевой Л.С., Богачевой Н.А., исследовав материалы дела, заслушав заключение прокурора Генеральной прокуратуры РФ Масаловой Л.Ф., полагавшей, что заявление не подлежит удовлетворению, и судебные прения, Верховный Суд Российской Федерации не находит оснований для удовлетворения заявленных требований.

Согласно ст. 251 ГПК РФ организация, считающая, что принятым и опубликованным в установленном порядке нормативным правовым актом органа государственной власти нарушаются ее права и свободы, гарантированные Конституцией Российской Федерации, законами и

другими нормативными правовыми актами, вправе обратиться в суд с заявлением о признании этого акта противоречащим закону полностью или в части.

Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 года № 47-т/5 утвержден Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2 (в ред. Постановления ФЭК РФ от 21.10.2003 № 85-т/1, с изм., внесенными Постановлением ФЭК РФ от 30.12.2003 № 112-т/4).

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, 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.

Раздел 2 Прейскуранта №10-01 содержит правила применения тарифов при определении платы за перевозку по российским железным дорогам грузов.

Тарифное руководство в абзаце 2 пункта 3 Приложения №1 к разделу 2 Прейскуранта №10-01 устанавливает особый порядок определения тарифных расстояний, в соответствии с которым при перевозке грузов назначением на железнодорожные станции Санкт-Петербургского, Волховстроевского и Петрозаводского отделений Октябрьской железной дороги и станции, входящие в Санкт-Петербургский железнодорожный узел Октябрьской железной дороги, и в обратном направлении расчет тарифных расстояний производится через железнодорожную станцию Кошта Северной железной дороги без учета линий Октябрьской железной дороги Ховрино (исключительно) - Бологое-Московское (исключительно), Бологое-Московское (исключительно) - Чудово-Московское (исключительно), Овинище (включительно) - Кабожа - Неболчи (исключительно), Новосокольники (исключительно) - Дно (исключительно), Дно (исключительно) - Батецкая (исключительно).

При перевозке грузов со станций Октябрьской и Калининградской железной дороги (погруженных или принятых по пограничным станциям) назначением на железнодорожные станции Октябрьской железной дороги и в обратном направлении расчет тарифных расстояний исчисляется по кратчайшему расстоянию (абзац 7 пункта 3 Приложения 1 к разделу 2 Прейскуранта №10-01).

Согласно части 1 статьи 424 Гражданского кодекса РФ исполнение договора оплачивается по цене, установленной соглашением сторон. В предусмотренных законом случаях применяются цены (тарифы, расценки,

ставки и т.п.), установленные уполномоченным на то государственным органом.

В соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях» российские железные дороги являются субъектом естественных монополий и их деятельность по перевозке регулируется путем применения ценового регулирования, осуществляемого посредством установления тарифов.

Статьей 15 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предусмотрено, что плата за перевозки грузов взимается за кратчайшее расстояние, на которое осуществляются перевозки грузов, в том числе в случае увеличения расстояния, на которое они перевозятся, по причинам, зависящим от владельца инфраструктуры и перевозчика. Порядок определения такого расстояния устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Как пояснили суду представители ОАО «РЖД» Макаров Д.Ю., Рогачева Л.С. порядок определения кратчайших расстояний установлен в Тарифном руководстве №4, книге 3 «Тарифные расстояния между транзитными пунктами железных дорог федерального железнодорожного транспорта», утвержденного приказом МПС России от 15 июля 2003 г. №55.

Тарифное руководство №4 содержит список транзитных пунктов железных дорог и таблицы тарифных расстояний между этими пунктами в километрах, определенных по кратчайшему расстоянию.

Кратчайшие расстояния между тарифными пунктами определены без учета обходных и соединительных ветвей в железнодорожных узлах, малодеятельных участков, скоростных линий, участков и веток, открытых только для пассажирского движения или для грузового движения, а также с учетом особого порядка определения расстояний, предусмотренных в пункте 3 Приложения 1 к разделу 2 Прейскуранта №10-01.

Расчет тарифного расстояния через станцию Кошта Северной железной дороги без учета линий Октябрьской железной дороги Ховрино (исключительно) - Бологое-Московское (исключительно), Бологое-Московское (исключительно) - Чудово-Московское (исключительно), Овинище (включительно) - Кабожа - Неболчи (исключительно), Новосокольники (исключительно) - Дно (исключительно), Дно (исключительно) - Батецкая (исключительно) является кратчайшим, поскольку направление Москва – Санкт-Петербург используется преимущественно для скоростного движения пассажирских поездов и перевозка грузов по этому направлению практически не осуществляется.

При фактической перевозке грузов через Ховрино – Чудово или Новосокольники – Дно – Батецкая производится перерасчет провозных платежей с учетом кратчайшего расстояния перевозки.

Увеличение расстояния, на которое осуществляется перевозка грузов по Октябрьской железной дороги через станцию Кошта не зависит от владельца инфраструктуры или перевозчика.

Представители заинтересованных лиц Федеральной службы по тарифам и ОАО «РЖД» представили суду письменные документы, свидетельствующие о том, что железнодорожное направление Москва – Санкт-Петербург Октябрьской железной дороги предназначено для скоростного пассажирского движения.

Так, Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. №1143 одобрена Концепция государственной политики Российской Федерации. В данном документе в качестве одной из приоритетных задач железнодорожного транспорта отмечена организация скоростного пассажирского сообщения на большинстве направлений сети железных дорог, как правило, за счет реконструкции существующих магистралей.

Планом основных мероприятий по подготовке и проведению празднования 100-летия Транссибирской железнодорожной магистрали и 150-летия открытия железнодорожного сообщения Санкт-Петербург –Москва, утвержденного распоряжением Правительства РФ от 14 июня 2001 г. № 797-р, предусмотрено завершение работы по реконструкции магистрали Санкт-Петербург –Москва, обеспечивающее регулярное скоростное движение пассажирских поездов.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. №848 утверждена федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2001-2010 годы)», в которой предусмотрено развитие скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов в России в период до 2010 года, поэтапное повышение скоростей движения до 160-200 км/час на полигоне сети железных дорог протяженностью более 8 тыс. километров, в том числе на направлении Москва – Санкт-Петербург.

Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в статье 15 предусматривает, что железнодорожные пути общего пользования и расположенные на них сооружения и устройства должны содержаться с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в техническом состоянии, отвечающем требованиям соответствующих нормативных правовых актов, стандартов, правил и техническим нормам.

Из объяснений представителя ОАО «РЖД» Рогачевой Л.С. в судебном заседании следует, что перевозка грузов через станцию Кошта - это кратчайшее расстояние, по которому осуществляются перевозки. В целях соблюдения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта по скоростной магистрали нельзя возить грузы.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2001 г. №194 утверждено Положение об основах государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

В соответствии с пунктом 2 Положения формирование государственной политики в области регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и рассмотрение предложений по ее совершенствованию осуществляются Комиссией Правительства Российской Федерации по во-

просам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте.

Деятельность Комиссии осуществляется на основании Положения о Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 января 2001 г. №42. Комиссия является органом, координирующим деятельность заинтересованных федеральных органов исполнительной власти по совершенствованию тарифной политики на железнодорожном транспорте общего пользования с целью соблюдения интересов государства, транспортных отраслей и потребителей услуг железнодорожного транспорта общего пользования.

Решения, принимаемые Комиссией в соответствии с ее компетенцией, являются обязательными для федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также для организаций, действующих в сфере ведения этих органов, и доводятся до них в виде выписок из протоколов ее заседаний. При необходимости Федеральной энергетической комиссией Российской Федерации и Министерством путей сообщения Российской Федерации принимаются исходя из решений Комиссии ведомственные нормативные правовые акты в пределах их компетенции (пункт 8 Положения о Комиссии).

Из объяснений представителей заинтересованных лиц Федеральной службы по тарифам Теплова А.С. и ОАО «РЖД» Макарова Д.Ю. в суде следует, что в рамках работы Комиссии Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования над проектом нового Прейскуранта №10-01 был разработан план унификации тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом и методология формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Решением Комиссии утвержден Примерный план выполнения работ по вводу в действие нового Прейскуранта №10-01 и образована Рабочая группа, в состав которой вошли представители ФЭК России, МПС России, Минтранса России, Минэкономразвития России, МАП России, Минфина России.

В деятельности Рабочей группы принимали активное участие крупнейшие грузоотправители и грузополучатели, собственники и арендаторы подвижного состава.

Рабочей группой на основе проведенного экспертами всестороннего экономического анализа рассматривались различные варианты построения Прейскуранта №10-01, вырабатывались согласованные решения, которые затем утверждались Комиссией.

Вопрос о расчете кратчайшего расстояния в обход участков Октябрьской железной дороги рассматривался Рабочей группой. Суду представлен протокол заседания Рабочей группы от 6 декабря 2002 г. №21, из которого усматривается, что при подготовке нового Прейскуранта №10-01 Рабочая группа согласилась с предложением МПС России о расчете кратчайшего

расстояния в обход участков Октябрьской железной дороги через станцию Кошта.

На момент издания Тарифного руководства №1 ФЭК России являлась федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях», регулирование деятельности субъектов естественных монополий в топливно-энергетическом комплексе и на транспорте, в том числе ценовое регулирование.

Ценовое регулирование в силу Федерального закона «О естественных монополиях» осуществляется посредством установления тарифов.

При этом орган регулирования естественной монополии принимает решение о применении методов регулирования, предусмотренных настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами, применительно к конкретному субъекту естественной монополии на основе анализа его деятельности.

Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в статье 4 предусматривает, что государственное регулирование в области железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в целях:

обеспечения баланса интересов государства, пользователей услугами железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;

обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, а также его комплексного развития.

В статье 8 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» предусмотрено, что тарифы, сборы и плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте.

При таких обстоятельствах суд считает, что установление федеральным органом федеральной власти, осуществляющим регулирование деятельности естественных монополий, особого порядка определения тарифных расстояний при перевозке грузов по Октябрьской железной дороге через станцию Кошта, не противоречит действующему федеральному законодательству и принято в пределах полномочий органа государственной власти.

Не является нарушением прав и законных интересов заявителей, то обстоятельство, что в результате введения в действие нового Прейскуранта №10-01, произошло увеличение платы за перевозку груза.

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

перевозок грузов и заключаемыми в соответствии с законодательством Российской Федерации договорами перевозки.

Гражданский кодекс Российской Федерации в пункте 2 статьи 790 предусматривает, что плата за перевозку грузов транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

Установление в Тарифном руководстве №1 при определении платы за перевозку по российским железным дорогам грузов особого порядка определения тарифных расстояний по Октябрьской железной дороге является обязательным для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта независимо от их организационно-правовой формы, обеспечивает хозяйствующим субъектам равные условия для их доступа к услугам перевозчика и не может рассматриваться как дискриминационное и противоречащее антимонопольному законодательству.

Предпринимательская деятельность есть самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.

Учитывая, что оспариваемые положения нормативного правового акта не противоречат федеральному законодательству, изданы в пределах компетенции федерального органа государственной власти и не нарушают права и законные интересы граждан и организаций, заявленные требования не подлежат удовлетворению.

На основании изложенного и руководствуясь ст.ст.194, 195, 198, 253 ГПК РФ, Верховный Суд Российской Федерации

РЕШИЛ:

заявление ООО «Транспортная компания «Кузнечное», ООО Центрнеруд», ЗАО «Ленстройкомплектация» о признании недействующим абзаца 2 пункта 3 Приложения 1 к разделу 2 Прейскуранта №10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство №1, части 1 и 2), утвержденного Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17 июня 2003 г. №47-т/5, - оставить без удовлетворения.

Решение может быть обжаловано в Кассационную коллегию Верховного Суда РФ в течение 10 дней после вынесения судом решения в окончательной форме.

Председательствующий -
Судья Верховного Суда
Российской Федерации Н.С. Романенков