

УДК 347.763.4

DOI 10.34822/2312-377X-2021-1-18-22

*Налбандян Е. Л.**Nalbandyan E. L.*

**ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВООТНОШЕНИЙ ВЕТВЕВЛАДЕЛЬЦЕВ
ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ
НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

**CERTAIN ASPECTS OF LEGAL RELATIONS OF RAILWAY TRACK OWNERS
IN THE OPERATION OF A NON-USE RAILROAD TRACK**

В статье рассмотрены некоторые проблемы договорных отношений при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования. Проанализирована сложившаяся судебная практика по спорам, связанным с эксплуатацией железнодорожных путей необщего пользования, в том числе при отсутствии прямого доступа к путям общего пользования у владельца подъездных путей.

The article draws attention to some problems of contractual relations in the operation of a public railroad track. The existing court practice in disputes related to the operation of a public track, including in the absence of direct access to the public track of the siding track owner is analyzed.

Ключевые слова: договор на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, владелец путей необщего пользования, судебная практика, публичный договор.

Key words: contract for operation of non-public railroad tracks, owner of non-public tracks, court practice, public contract.

Разветвленность транспортной инфраструктуры зачастую обуславливает необходимость при перевозках грузов железнодорожным транспортом задействовать железнодорожные пути не только общего, но и необщего пользования. В настоящее время объем грузопотока на путях необщего пользования составляет большую часть осуществляемого магистральным транспортом грузопотока. Это связано с тем, что предпринимателям, осуществляющим деятельность в области промышленности, производства или переработки сырья, выгодно строить собственные подъездные пути (тупики) к своим складам, погрузочно-разгрузочным площадкам, иным объектам обеспечения деятельности организации.

В Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ [1] железнодорожные пути необщего пользования определены как 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.

Владельцем таких путей является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на законном праве железнодорожные пути необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта (ст. 2 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее – УЖТ)) [2].

В теории присутствует мнение, что наличие железнодорожных путей необщего пользования обусловлено потребностью максимально приблизить погрузку и выгрузку к местам производства и потребления, говоря иными словами, обеспечить доставку грузов «от двери к двери» [3].

В то же время основное назначение таких путей – вспомогательное, так как примыкание к железнодорожным путям общего пользования либо к смежным подъездным путям, которые, в свою очередь, примыкают к путям общего пользования, образует единое железнодорожное сообщение, обеспечивая непрерывность перевозочного процесса. Их самостоятельное использование допустимо, к примеру, при погрузке (выгрузке) грузов на складах и т. п.

Также железнодорожные пути необщего пользования могут иметь тупиковое расположение (когда дальнейшее движение состава не предусмотрено, а имеющийся путь обеспечивает нужды определенного владельца склада в пределах железнодорожного пути) или транзитный характер (когда через подъездной путь обеспечивается пропуск вагонов на другие примыкающие пути необщего пользования).

В отличие от них пути общего пользования предназначены для удовлетворения потребностей в железнодорожных перевозках всех грузоотправителей, грузополучателей. Железнодорожные пути общего пользования принадлежат и эксплуатируются российскими железными дорогами.

Отношения участников железнодорожных перевозок по использованию железнодорожных путей необщего пользования оформляются: договором на подачу и уборку вагонов; договором на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования; иным договором, например, договором аренды, договором пропуска вагонов через пути и пр. (ст. 55, 56, 60, 64 УЖТ).

В теории первые два вида договоров относят к разновидностям договоров об организации перевозок на железнодорожном транспорте [4, 5].

Несмотря на то, что в ст. 54, 58 УЖТ договоры на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договоры на подачу и уборку вагонов поименованы как отдельные договоры, четко разграничить их правовую природу затруднительно, что обусловлено спецификой используемой в нормативном акте терминологии и законодательной техники.

Это проявляется, например, при анализе ст. 62 УЖТ, из которой следует, что установление порядка передачи вагонов, контейнеров на железнодорожные пути необщего пользования, выставочные пути и их возвращения обратно предусматривается как договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, так и договорами на подачу и уборку вагонов. То есть нормой статьи допускается регулирование одних и тех же действий участников перевозочного процесса разными договорами, что на практике и приводит к заключению смешанного договора. Или, к примеру, в п. 3 ст. 58 УЖТ, предусматривается право перевозчика взимать сбор за подачу и уборку вагонов на принадлежащих ему путях необщего пользования, включающий в себя плату за работу локомотива перевозчика, и плату за использование железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих перевозчику.

При этом правоприменительная практика толкует двойственную составляющую права на такой сбор более расширительно.

Так, по делу № А40-249218/2016 судом был рассмотрен спор, вытекающий из проекта договора на подачу и уборку вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, в котором ОАО «Российские железные дороги» (далее – РЖД) предусмотрели ежедневную плату за пользование собственными железнодорожными путями необщего пользования независимо от фактического осуществления операций по подаче и уборке вагонов.

Как указывал истец, перевозчик имеет право на взимание одного сбора, включающего в себя плату за работу локомотива и плату за использование путей необщего пользования.

В результате суд удовлетворил заключение договора в редакции, предложенной РЖД по мотиву того, что государственное регулирование тарифов для перевозчика не исключает возможность согласовать в договоре плату за использование железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих перевозчику в силу самостоятельности такой услуги, обладающей собственной коммерческой ценностью (определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 10.07.2019 № 305-ЭС19-1465).

В иных спорах, поддерживая позицию перевозчика, суды исходили из того, что ежедневное взимание такой платы, не привязанное к количеству выходов локомотива, обусловлено обеспечением для перевозчика безубыточной деятельности, так как перевозчик связан необходимостью содержать принадлежащий ему железнодорожный путь и поддерживать его в надлежащем состоянии на постоянной основе с тем, чтобы обеспечивать исполнение своих обязательств по договору в части подачи и уборки вагонов в любой момент (постановление Арбитражного суда Уральского округа от 15.05.2020 № Ф09-2219/20 по делу № А07-26204/2019, аналогичная позиция изложена в постановлении Арбитражного суда Московского округа от 15.10.2019 № Ф05-13627/2019 по делу № А40-30027/2019 и др.).

Верховный суд Российской Федерации урегулировал данный вопрос еще в 2017 г., выпустив Обзор судебной практики [6], где признал не противоречащим действующему законодательству условие договора на подачу и уборку вагонов, которым устанавливается ежесуточная плата за пользование путей необщего пользования, принадлежащих перевозчику. Однако в то же время отметил возможность стороны договора оспаривать условие о плате по иным основаниям, например, ссылаясь на крайне невыгодные условия совершения сделки, которую лицо было вынуждено заключить вследствие стечения тяжелых обстоятельств, чем и воспользовалась другая сторона (п. 3 ст. 179 ГК РФ), данное условие явно обременительно для присоединившейся стороны, и она, исходя из своих разумно понимаемых интересов, не приняла бы его при наличии возможности участвовать в его определении (п. 2 ст. 428 ГК РФ).

Другим спорным вопросом в правовом регулировании правоотношений при эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования является характер складывающихся взаимоотношений между владельцами железнодорожных путей необщего пользования в случае, когда один из владельцев может реализовать право подачи и уборки вагонов к своему подъездному пути через железнодорожные пути «соседа».

Исходя из норм ст. 60 УЖД, п. 2 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.2005 № 30 [7], заключение договоров, связанных с обслуживанием контрагентов, имеющих на железнодорожных путях 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 железнодорожные пути необщего пользования своим локомотивом.

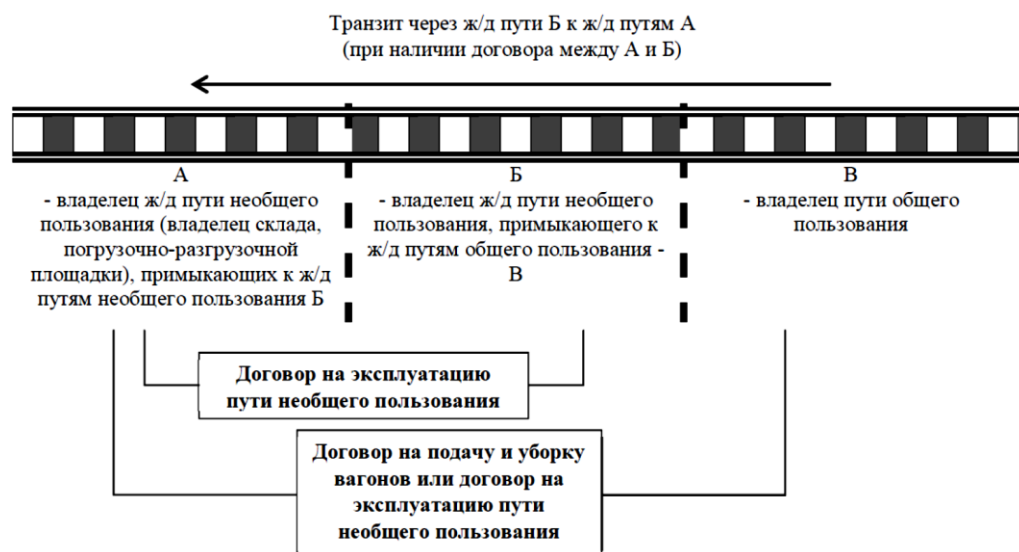


Рис. 1. Особенности отношений между владельцами железнодорожных путей необщего пользования и владельцем путей общего пользования

На рис. 1 представлена схема, из которой усматриваются следующие особенности отношений между владельцами железнодорожных путей необщего пользования и владельцем путей общего пользования:

- владелец склада (прочих объектов, обеспечивающих потребности владельца) на законном праве владеет путями необщего пользования (А), которые примыкают к железнодорожным путям необщего пользования иного (смежного) владельца пути (Б), которые уже в свою очередь примыкают к магистральным путям общего пользования станции железной дороги (В). Непосредственного примыкания к путям общего пользования (В) владелец железнодорожных путей необщего пользования (А) не имеет;

- использовать по назначению принадлежащее ему на праве собственности имущество (склад, железнодорожный путь) возможно только через примыкающие железнодорожные пути необщего пользования (Б), которые являются транзитными как для него, так и для перевозчика;

- перевозчик обслуживает железнодорожные пути необщего пользования (А) своим локомотивом;

- для эксплуатации железнодорожных путей необщего пользования, владельцу путей (А) необходимо получение согласия смежного ветвевладельца (Б) на пропуск вагонов с целью обеспечения беспрепятственного движения подвижного состава по этим путям при наличии у последнего технологической возможности, а также согласовать договор.

Таким образом, может сложиться ситуация, при которой интересы одного владельца путей необщего пользования, не имеющего прямого доступа к путям общего пользования, будут напрямую зависеть от воли смежного ветвевладельца. Такое правовое положение – удобный инструмент для транзитного ветвевладельца, чтобы злоупотребить своими правами на стадии заключения договора, в том числе, с целью поставить себя в заведомо выгодное положение по отношению ко второй стороне, что и влечет споры.

На практике возникает вопрос: является ли ветвевладелец транзитных путей лицом, обязанным заключить договор с контрагентом перевозчика по ст. 445 ГК РФ? Какие последствия возникают для владельца транзитных путей необщего пользования, по вине которого договор не может быть заключен, если отсутствует технологическая и иная возможность использовать принадлежащий владельцу объекта подъездной путь, минуя путь транзитного ветвевладельца?

В настоящее время практика разрешения споров складывается по двум направлениям. Первое направление – признание действий транзитного ветвевладельца нарушающими законодательство о конкуренции. Второе – инициирование судебных споров с требованием обязать транзитного владельца пути заключить договор на эксплуатацию путей необщего пользования (иного договора, обеспечивающего транзитный пропуск вагонов) или урегулировать разногласия, возникшие при заключении договора (не чинить препятствия).

При обращении к практике Федеральной антимонопольной службы по округам определенно находим положительный ответ в части обязательности заключения договора на эксплуатацию путей необщего пользования для сторон. Со ссылкой на ст. 10 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ, антимонопольные органы признают положение транзитного ветвевладельца доминирующим. Мотивом таких решений служит тот факт, что ветвевладелец является монополистом на рынке оказания услуг по предоставлению в пользование железнодорожных путей в пределах своих границ путей необщего пользования, так как иные лица, которые могут составить ему конкуренцию, фактически отсутствуют на рынке (постановление Новосибирского УФАС России от 25.10.2017 № 02-13-105-2017, решение Псковского УФАС России от 27.05.2020 № 060/01/10-442/2019). В части тарифа, антимонопольные органы считают, что ветвевладелец не вправе самостоятельно устанавливать тарифы для контрагентов в силу обязательности их государственного регулирования (постановление Тюменского УФАС России от 21.07.2017 по делу № А17/284-14.31, постановление Вологодского УФАС России от 20.07.2020 по делу № 035/04/14.31-406/2020).

Анализ же судебной практики по данному вопросу позволяет утверждать наличие противоречивых решений и даже отсутствие единообразия. Но, несмотря на это, определенные подходы практики применения ст. 60 УЖТ сформулированы:

1) первый бесспорный подход связан с невозможностью урегулировать конфликт между владельцами смежных железнодорожных путей необщего пользования, связанный с получением прав доступа к примыкающим железнодорожным путям необщего пользования посредством установления обременения (сервитута). Обоснованием тому является невозможность возникновения вещно-правовых отношений, если действующее законодательство рассматривает и регулирует эти отношения как отношения обязательственные, возникающие из договора между владельцами железнодорожных путей (постановление Президиума ВАС РФ от 16.02.2010 № 13138/09 по делу № А54-5310/2008-С9, определение ВАС РФ от 13.01.2011 № ВАС-13577/10 по делу № А54-1454/2010-С22, постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 17.07.2019 № 13АП-15604/2019 по делу № А56-146720/2018);

2) заключение договора на эксплуатацию подъездного железнодорожного пути обязательно, если владелец железнодорожных путей необщего пользования не имеет возможности получить идущие в его адрес для погрузки, выгрузки вагоны, минуя железнодорожный подъездной путь ветвевладельца, имеющего транзитные железнодорожные пути (определение Верховного Суда РФ от 04.04.2016 № 302-ЭС16-1376 по делу № А10-3745/2014, определение Верховного Суда РФ от 20.04.2015 № 307-ЭС15-2292 по делу № А05-13164/2013, определение Верховного Суда РФ от 15.07.2020 № 303-ЭС14-7315 по делу № А51-2915/2014);

3) заключение договора на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути обязательно, поскольку исходя из ст. 10 Федерального закона «О защите конкуренции», ветвевладелец, через железнодорожные подъездные пути которого можно получить доступ к собственным железнодорожным путям необщего пользования, может быть признан лицом, занимающим доминирующее положение на соответствующем товарном рынке, единственным продавцом таких услуг на локальном рынке и может оказывать решающее влияние на возможность транзита вагонов в сторону железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащего владельцу тупикового пути (постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 28.08.2018 № Ф01-3334/2018 по делу № А29-5918/2017, определение Верховного Суда РФ от 15.07.2020 № 303-ЭС14-7315 по делу № А51-2915/2014);

4) при транзитном проезде вагонов по железнодорожным путям необщего пользования контрагент и владелец части путей необщего пользования вправе урегулировать свои отношения путем заключения иного договора, не поименованного в ст. 60 УЖТ. Если стороны не достигли соглашения о заключении договора на оказание услуг по пропуску железнодорожного подвижного состава по железнодорожным путям необщего пользования, этот договор не может заключаться в обязательном порядке (постановление Президиума ВАС РФ от 15.01.2013 № 10728/12 по делу № А23-2648/2011, определение Верховного Суда РФ от 08.06.2015 № 306-ЭС15-3761 по делу № А72-1718/2014, определение Верховного Суда РФ от 16.03.2017 № 310-ЭС17-735 по делу № А08-1851/2016).

Таким образом, на практике согласие ветвевладельца также сводится к необходимости урегулирования правоотношений договором, обязательность которого для сторон перевозочного процесса в ряде случаев судами поддерживается. Между тем очевидна потребность в разъяснении Верховным Судом Российской Федерации упомянутых вопросов в целях обеспечения единообразного применения законодательства.

Литература

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : федер. закон Рос. Федерации от 10.01.2003 г. № 17-ФЗ : принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 24 декабря 2002 г. : одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 27 декабря 2002 г. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон Рос. Федерации от 10.01.2003 № 18-ФЗ : принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. 24 декабря 2002 г. : одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 27 декабря 2002 г. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

3. Гребенников Д. А. Стороны договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования и договора на подачу и уборку вагонов // Гражданское право. 2006. № 2. С. 17–19.

4. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. : Статут, 2003. 350 с.

5. Вайпан В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. 2012. № 6. С. 18–42.

6. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции : утвержден Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 20 декабря 2017 г. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

7. О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 06.10.2005 № 30 : постановление Пленума ВАС РФ. Доступ из СПС «КонсультантПлюс».