

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 305-ЭС21-16501

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва

Дело № А40-204430/2020

22 декабря 2021 года

Резолютивная часть определения объявлена 16 декабря 2021 года.

Полный текст определения изготовлен 22 декабря 2021 года.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего судьи Зарубиной Е.Н.,

судей Самуйлова С.В. и Шиловых О.Ю.

рассмотрела в открытом судебном заседании кассационную жалобу общества с ограниченной ответственностью «Грузовая компания «Новотранс» на постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.03.2021 и постановление Арбитражного суда Московского округа от 10.06.2021 по делу № А40-204430/2020 Арбитражного суда города Москвы.

В заседании приняли участие представители:

общества с ограниченной ответственностью «Грузовая компания «Новотранс» – Кочетков Д.Н. по доверенности от 01.06.2018 № 30;

открытого акционерного общества «Российские железные дороги» – Васильев А.В. по доверенности от 03.11.2020 № 601-Д; Кожевников С.В. по доверенности от 15.07.2020 № 372-ДП; Тулаев А.П. по доверенности от 13.04.2021 № 78 АБ 9876539.

Заслушав и обсудив доклад судьи Зарубиной Е.Н., объяснения присутствующего в судебном заседании представителя общества с ограниченной ответственностью «Грузовая компания «Новотранс»,

поддержавшего доводы кассационной жалобы, возражения представителей открытого акционерного общества «Российские железные дороги» против ее удовлетворения, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

УСТАНОВИЛА:

общество с ограниченной ответственностью «Грузовая компания «Новотранс» (далее – общество «ГК «Новотранс», истец) обратилось в Арбитражный суд города Москвы с иском о взыскании с открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД», перевозчик, ответчик) 974 957 рублей 79 копеек убытков, причиненных необоснованным списанием перевозчиком дополнительной провозной платы в связи с отцепкой принадлежащих истцу вагонов в пути следования и направлением их в текущий отцепочный ремонт.

Решением Арбитражного суда города Москвы от 29.12.2020 (с учетом определения от 29.12.2020 об исправлении опечатки) иск удовлетворен.

Постановлением Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.03.2021 решение суда первой инстанции отменено и в удовлетворении иска отказано.

Арбитражный суд Московского округа постановлением от 10.06.2021 постановление суда апелляционной инстанции оставил без изменения.

Общество «ГК «Новотранс» обратилось в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации с кассационной жалобой на постановления апелляционного и окружного судов, ссылаясь на существенные нарушения судами норм права.

Определением судьи Верховного Суда Российской Федерации Зарубиной Е.Н. от 19.11.2021 кассационная жалоба вместе с делом переданы для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

ОАО «РЖД» представлен отзыв на кассационную жалобу и дополнение к нему, в которых ответчик просит в удовлетворении жалобы отказать, ссылаясь на отсутствие существенных нарушений норм права, повлиявших на исход дела.

Проверив в порядке статьи 291.14 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обоснованность доводов, изложенных в кассационной жалобе, отзыве и дополнении к отзыву на жалобу, выступлениях присутствующих в судебном заседании представителей сторон, судебная коллегия считает, что принятые по делу судебные акты подлежат отмене с направлением дела на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

Как установлено судом первой инстанции, истец, являясь оператором железнодорожного подвижного состава, оказывал обществу с ограниченной

ответственностью «УГМК-Транс» (далее – общество «УГМК-Транс») услуги по предоставлению железнодорожных вагонов для осуществления перевозок грузов.

В период с июля 2017 года по апрель 2018 года ОАО «РЖД» осуществлены перевозки грузов по 39 транспортным железнодорожным накладным, плательщиком тарифа по которым выступало общество «УГМК-Транс». При этом 39 груженых вагонов, принадлежащих истцу, были отцеплены в пути следования и направлены в текущий отцепочный ремонт, после которого отцепленные вагоны следовали в первоначальный пункт назначения по досылочным дорожным ведомостям.

Ответчик осуществил списание с единого лицевого счета общества «УГМК-Транс» 926 970 рублей в качестве добора провозной платы с учетом захода груженых вагонов в ремонтные предприятия.

Впоследствии общество «УГМК-Транс» предъявило указанные расходы в виде дополнительной провозной платы истцу как владельцу железнодорожного подвижного состава, на которого возложена обязанность по содержанию, в т.ч. ремонту, принадлежащего ему имущества.

Вступившими в законную силу решениями Арбитражного суда города Москвы от 06.03.2020 по делу № А40-341083/2019, от 02.06.2020 по делу № А40-57207/2020, от 04.06.2020 по делу № А40-28730/2020, принятыми в порядке упрощенного производства путем подписания судьей резолютивных частей решений, с общества «ГК «Новотранс» в пользу общества «УГМК-Транс» взыскана стоимость провозной платы за доставку вагонов в ремонт, проценты за пользование чужими денежными средствами и расходы по уплате государственной пошлины.

Взысканные денежные средства перечислены истцом обществу «УГМК-Транс» по платежным поручениям от 22.06.2020 № 1967, от 22.07.2020 № 2370, от 17.07.2020 № 2324.

Считая необоснованным списание перевозчиком дополнительной провозной платы в связи с отцепкой вагонов истца в пути следования в текущий отцепочный ремонт, общество «ГК «Новотранс» обратилось в арбитражный суд с настоящим иском о взыскании с ОАО «РЖД» убытков.

Удовлетворяя иск, суд первой инстанции руководствовался положениями статей 15, 784, 790 Гражданского кодекса Российской Федерации, статьями 2, 15 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ), положениями Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного постановлением ФЭК России от 17.06.2003 № 47-т/5 (далее – Прейскурант № 10-01), пунктами 34.1, 39.4 Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 29 (далее – Правила выдачи грузов № 29), пунктом 10.5

Правил заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 39 (далее – Правила заполнения перевозочных документов № 39), Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов, порожних грузовых вагонов группами вагонов по одной накладной, утвержденными приказом Минтранса России от 26.02.2015 № 32 (далее – Правила перевозок группами вагонов по одной накладной № 32), и исходил из того, что расчет платы должен производиться за общее тарифное расстояние.

При этом судом установлено, что по части спорных отправок тарифное расстояние не изменилось либо изменилось в пределах дельты/интервала по километражу, указанному в тарифной схеме № 8 Прейскуранта № 10-01 и исчисленному при отправке вагона, и фактическое расстояние перевозки в связи с заходом вагонов в ремонт не превышает расстояние, оплаченное по основной накладной.

По части спорных отправок тарифное расстояние превысило дельту/интервал по километражу, указанному в тарифной схеме № 8 Прейскуранта № 10-01, однако, изменение фактического расстояния произошло по причинам, зависящим от перевозчика – в связи с исполнением перевозчиком плана формирования поездов, т.е. направлением вагонов не по кратчайшему маршруту, а также в связи с неправомерным взысканием перевозчиком платы за каждый отрезок пути как за самостоятельный договор перевозки.

Отменяя решение суда первой инстанции, апелляционный суд признал правомерным списание перевозчиком дополнительных провозных платежей, ссылаясь при этом на преюдициальное значение, по мнению апелляционного суда, обстоятельств, установленных вступившими в законную силу судебными актами Арбитражного суда города Москвы по делам № А40-341083/2019, № А40-57207/2020, № А40-28730/2020 о взыскании с общества «ГК «Новотранс» в пользу общества «УГМК-Транс» дополнительной провозной платы, а именно: наличие вины общества «ГК «Новотранс» в возникновении неисправностей вагонов; обоснованность направления перевозчиком вагонов в ремонт; увеличение расстояния перевозки в связи с отцепкой вагонов в ремонт; обоснованность и правильность расчета добора провозной платы.

Суд округа согласился с выводами суда апелляционной инстанции.

Вместе с тем судами апелляционной и кассационной инстанций не учтено следующее.

Согласно части 2 статьи 69 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обстоятельства, установленные вступившим в законную силу судебным актом арбитражного суда по ранее рассмотренному делу, не доказываются вновь при рассмотрении арбитражным судом другого дела, в котором участвуют те же лица.

Однако, судебные акты по делам № А40-341083/2019, № А40-57207/2020, № А40-28730/2020 (в которых ОАО «РЖД» участия не принимало), принятые в

порядке упрощенного производства путем подписания судьей резолютивных частей решений, без составления мотивированных решений, не содержат преюдициально установленных фактов, значимых для настоящего дела, а выводы судов об обратном основаны на неправильном применении норм процессуального права.

Учитывая, что апелляционным судом, повторно в соответствии с процессуальным законодательством рассматривающим дело, в нарушение статей 268, 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации не были установлены фактические обстоятельства дела, не исследованы доказательства, на которых основаны выводы суда об этих обстоятельствах, не приведены мотивы, по которым суд отверг те или иные доказательства, принял или отклонил приведенные в обоснование своих требований и возражений доводы лиц, участвующих в деле, не применил законы и иные нормативные правовые акты, на которые ссылались участвующие в деле лица, а кассационным судом в нарушение статей 286, 288 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации допущенные нарушения устранены не были, постановления судов апелляционной и кассационной инстанций нельзя признать законными и обоснованными, в связи с чем они подлежат отмене.

Как следует из материалов дела, суть спора состоит в правильности исчисления перевозчиком дополнительной провозной платы в связи с отцепкой вагонов истца в пути следования с направлением их в текущий отцепочный ремонт.

В соответствии со статьей 15 УЖТ 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. В случаях, указанных в тарифном руководстве, плата за перевозки грузов взимается исходя из фактически пройденного расстояния.

Тарифы на перевозку грузов, правила их применения, порядок расчета платы за перевозку грузов установлены в Прейскуранте № 10-01.

По общему правилу, плата за перевозку грузов и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента приема грузов для перевозки, окончательные расчеты за перевозку грузов и дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой грузов, производятся грузополучателем по прибытии грузов на железнодорожную станцию назначения до момента их выдачи. При выявлении обстоятельств, влекущих за собой необходимость перерасчета стоимости перевозок и размеров иных причитающихся перевозчику платежей и штрафов, перерасчет может производиться после выдачи грузов (статья 30 УЖТ).

На перевозку железнодорожным транспортом грузов оформляется перевозочный документ – транспортная железнодорожная накладная,

состоящая из четырех листов: оригинал накладной, дорожная ведомость, корешок дорожной ведомости, квитанция о приеме груза (пункт 1.3 Правил заполнения перевозочных документов № 39).

В случае отцепки в пути следования вагона (группы вагонов) от маршрутной или групповой отправки вследствие его (их) неисправности перевозчиком в оригинале накладной и дорожной ведомости должны быть сделаны соответствующие отметки и составлена досылочная дорожная ведомость на каждый отцепленный вагон (пункт 8 Правил перевозок группами вагонов по одной накладной № 32), форма и порядок заполнения которой установлены Правилами заполнения перевозочных документов № 39.

Из этих правил следует, что досылочная дорожная ведомость не является отдельным (самостоятельным) договором перевозки грузов, после устранения технической неисправности вагоны следуют до станции назначения в рамках ранее заключенного договора перевозки.

В соответствии с пунктом 39.4 Правил выдачи грузов № 29 по прибытии на железнодорожную станцию назначения собственных порожних вагонов, перевозимых маршрутной или групповой отправкой, и при наличии в накладной в разделе «Отметки в пути следования» отметок о выполнении текущего отцепочного ремонта не на железнодорожной станции обнаружения технической неисправности, произошедшей по причинам, не зависящим от перевозчика, кратчайшее расстояние определяется:

для вагонов, прибывших по основной накладной, – от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения;

для вагонов, отцепленных для текущего ремонта по причинам, не зависящим от перевозчика, – отдельно от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции обнаружения технической неисправности, от железнодорожной станции обнаружения технической неисправности до железнодорожной станции ремонта и от железнодорожной станции ремонта до железнодорожной станции назначения.

В случае если отцепка произошла по причинам, зависящим от перевозчика, кратчайшее расстояние перевозки определяется от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции назначения как для вагонов, прибывших по основной накладной, так и для отцепленных вагонов.

Таким образом, при отцепке в пути следования вагона в ремонт по причинам, не зависящим от перевозчика, расчет платы должен производиться за общее расстояние, составляющее сумму трех отрезков пути: от станции отправления до станции обнаружения технической неисправности, от станции обнаружения технической неисправности до станции ремонта, от станции ремонта до станции назначения, и к общему расстоянию (составляющему сумму расстояний) должен применяться тариф.

Прейскурант № 10-01 не содержит положений, определяющих плату за перевозку груза при отцепке в пути следования вагона в ремонт как сумму платежей за каждый из вышеназванных участков пути, в отличие от платы при изменении первоначальной железнодорожной станции назначения (переадресовка) груза, которая определяется отдельно за расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции переадресовки и от железнодорожной станции переадресовки груза до железнодорожной станции нового назначения (пункты 2.23.1, 2.23.2 Прейскуранта № 10-01).

Между тем, как следует из отзыва на исковое заявление, ответчик при осуществлении расчета разделяет один договор железнодорожной перевозки на три самостоятельных договора перевозки и суммирует не расстояния для определения общего расстояния и провозной платы за него, а провозные платежи за каждый отрезок пути, что допустимо только при переадресовке грузов, которой в настоящем деле не было.

В данном случае кратчайшее расстояние перевозки должно складываться из суммы расстояний по трем отрезкам пути, к определенной итоговой сумме расстояний – применяться тариф, а сумма дополнительной провозной платы – рассчитываться как разница между стоимостью перевозки за общее итоговое расстояние и стоимостью перевозки, взысканной при отправлении груза, учитывая при этом имеющуюся дельту/интервал по километражу, указанному в тарифной схеме № 8 Прейскуранта 10-01.

В судебном заседании судебной коллегии представители перевозчика затруднились пояснить, каким образом была исчислена дополнительная провозная плата, в том числе при направлении вагонов в связи с исполнением перевозчиком плана формирования поездов не по кратчайшему маршруту. При этом в материалах дела отсутствует составленный перевозчиком расчет добора провозных платежей, позволяющий достоверно установить принцип их исчисления ответчиком, что не позволяет определить правомерность начисления дополнительной провозной платы. Сверка относительно порядка исчисления дополнительной провозной платы между сторонами не проводилась, несмотря на наличие разногласий о порядке применения пункта 39.4 Правил выдачи грузов № 29 и отсутствие спора об общем тарифном расстоянии.

С учетом этого решение суда первой инстанции также нельзя признать обоснованным.

Учитывая изложенное, принятые по настоящему делу судебные акты подлежат отмене на основании части 1 статьи 291.11 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, дело – направлению на новое рассмотрение в суд первой инстанции.

При новом рассмотрении дела суду надлежит учесть изложенное, проверить расчет добора провозной платы, в том числе на основании

проведенной сторонами сверки расчетов, и при правильном применении норм материального права, на основе установленных обстоятельств дела разрешить спор по существу.

Руководствуясь статьями 167, 176, 291.11 - 291.15 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

ОПРЕДЕЛИЛА:

решение Арбитражного суда города Москвы от 29.12.2020 с учетом определения об исправлении опечатки от 29.12.2020 по делу № А40-204430/2020, постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 19.03.2021 и постановление Арбитражного суда Московского округа от 10.06.2021 по тому же делу отменить.

Дело направить на новое рассмотрение в Арбитражный суд города Москвы.

Настоящее определение вступает в законную силу со дня его вынесения и может быть обжаловано в порядке надзора в Верховный Суд Российской Федерации в трехмесячный срок.

Председательствующий судья

Зарубина Е.Н.

Судья

Самуйлов С.В.

Судья

Шилов О.Ю.