

ВЕРХОВНЫЙ СУД РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 309-ЭС23-8978

О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

г. Москва

Дело № А07-27827/2021

Резолютивная часть определения объявлена 21 сентября 2023 г.
Полный текст определения изготовлен 28 сентября 2023 г.

Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации в составе

председательствующего судьи Зарубиной Е.Н.,
судей Корнелюк Е.С. и Разумова И.В.

рассмотрела в открытом судебном заседании кассационную жалобу акционерного общества «Новая перевозочная компания» на решение Арбитражного суда Республики Башкортостан от 17.08.2022 по делу № А07-27827/2021, постановление Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда от 08.11.2022 и постановление Арбитражного суда Уральского округа от 21.02.2023 по тому же делу.

В заседании приняли участие представители:

акционерного общества «Новая перевозочная компания» – Волошина С.А. по доверенности от 01.12.2022 № 400; Голубева И.В. по доверенности от 01.12.2022 № 401;

акционерного общества «Башкирские вторичные металлы» – Якунина М.М. по доверенности от 13.09.2023 № 22-юр;

публичного акционерного общества «Магнитогорский металлургический комбинат» – Малькова С.В. по доверенности от 20.12.2022 № 16-юр-461.

Заслушав и обсудив доклад судьи Зарубиной Е.Н., объяснения присутствующих в судебном заседании представителей АО «Новая перевозочная компания», поддержавших доводы кассационной жалобы, представителей АО «Башкирские вторичные металлы» и

ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат», просивших оставить обжалуемые судебные акты без изменения, Судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации

УСТАНОВИЛА:

АО «Новая перевозочная компания» (далее – общество «НПК», истец) обратилось в Арбитражный суд Республики Башкортостан с иском, уточненным в порядке статьи 49 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, о взыскании с АО «Башкирские вторичные металлы» (далее – общество «Башвтормет», ответчик) на основании части 6 статьи 62 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – УЖТ) 2 714 400 рублей штрафа за задержку вагонов под погрузкой.

К участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечено ПАО «Магнитогорский металлургический комбинат» (далее – общество «ММК», третье лицо).

Решением Арбитражного суда Республики Башкортостан от 17.08.2022 в удовлетворении иска отказано.

Постановлением Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда от 08.11.2022 решение суда первой инстанции оставлено без изменения.

Арбитражный суд Уральского округа постановлением от 21.02.2023 указанные судебные акты оставил без изменения.

Общество «НПК» обратилось в Судебную коллегия по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации с кассационной жалобой на принятые по делу судебные акты, ссылаясь на существенные нарушения судами норм права.

Определением судьи Верховного Суда Российской Федерации Зарубиной Е.Н. от 23.08.2023 кассационная жалоба вместе с делом передана для рассмотрения в судебном заседании Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации.

Представители общества «НПК» в судебном заседании поддержали доводы кассационной жалобы, просили обжалуемые судебные акты отменить и иск удовлетворить.

Общество «Башвтормет» и общество «ММК» в представленных отзыве и письменных пояснениях на кассационную жалобу и их представители в судебном заседании возражали против удовлетворения жалобы, считая принятые судебные акты законными и обоснованными.

Проверив в порядке статьи 291.14 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обоснованность доводов, изложенных в кассационной жалобе, отзыве и письменных пояснениях на нее, выступлениях присутствующих в судебном заседании представителей участвующих в деле лиц, Судебная коллегия считает, что кассационная жалоба подлежит удовлетворению по следующим основаниям.

Как установлено судами и следует из материалов дела, между обществом «НПК» (исполнителем) и обществом «ММК» (заказчиком) заключен договор от 01.02.2018 № 233330, по условиям которого исполнитель оказывает заказчику услуги по предоставлению принадлежащего исполнителю на праве собственности или ином законном основании железнодорожного подвижного состава (полувагонов, платформ и/или контейнеров – вагонов) для осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом, в том числе по территории Российской Федерации (пункт 2.1 договора), а также услуги по организации железнодорожной перевозки лома черных металлов в адрес заказчика в указанных вагонах (дополнительное соглашение № 13 от 01.02.2019 к договору; далее – дополнительное соглашение № 13).

В рамках дополнительного соглашения № 13 его стороны договорились обеспечить предельный срок простоя вагонов на станции отправления лома черных металлов в 120 часов, а в случае нарушения заказчиком срока простоя вагонов наделили исполнителя правом предъявить заказчику требование об уплате штрафа за сверхнормативный срок нахождения вагонов на станциях погрузки лома черных металлов в размере 5 МРОТ за один вагон в сутки.

Истец, являясь оператором железнодорожного подвижного состава, выполняя свои обязательства по договору с обществом «ММК» в части оказания услуг по предоставлению вагонов для осуществления перевозок грузов, в апреле – мае 2021 года направил на станции погрузки (Кумертау, Мелеуз, Нефтекамск, Приютово, Салават, Стерлитамак, Туймазы, Черниковка, Чишмы Горьковской и Куйбышевской железной дороги) в адрес общества «Башвтормет» порожние вагоны (вагоны, перевозимые на своих осях) под погрузку лома черных металлов и последующей отправки этих вагонов в груженом состоянии на станцию Магнитогорск-грузовой Южно-Уральской железной дороги в адрес общества «ММК».

Ссылаясь на то, что спорные вагоны находились у общества «Башвтормет» (грузоотправителя) под погрузкой от 5 до 18 суток, истец на основании части 6 статьи 62 УЖТ начислил ответчику штраф в размере 3 268 800 рублей и направил претензию с требованием об уплате штрафа.

Ответчик в удовлетворении претензии отказал, ссылаясь на заключенный между истцом и третьим лицом договор от 01.02.2018 № 233330, условиями которого не предусмотрено право на предъявление штрафных санкций к лицу, осуществляющему погрузку вагонов.

Изложенные обстоятельства послужили основанием для обращения общества «НПК» в арбитражный суд с настоящим иском.

Отказывая в удовлетворении иска, суды руководствовались статьями 308, 309, 310, 421, 784 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), положениями части 6 статьи 62, статьями 99, 100 УЖТ, пунктом 14 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утвержденного Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 20.12.2017 (далее – Обзор судебной практики от 20.12.2017), и исходили из того, что нормы статей 62, 99, 100 УЖТ в части установления штрафа за задержку вагонов под погрузкой/выгрузкой не

содержат явно выраженного запрета на установление соглашением сторон условия договора, отличного от предусмотренного в них, и позволяют сторонам установить иной срок нахождения вагонов под погрузкой/выгрузкой и размер штрафа за нарушение такого условия. Установив, что между истцом и ответчиком отсутствуют договорные отношения, спорные вагоны предоставлены истцом в рамках договора с третьим лицом, сроки погрузки вагонов, а также размер штрафных санкций за нарушение этих сроков истец и третье лицо согласовали в дополнительном соглашении к указанному договору, суды пришли к выводу о том, что, заключив дополнительное соглашение к договору на условиях, отличных от условий, предусмотренных Уставом железнодорожного транспорта, общество «НПК» и общество «ММК» изменили условия правоотношений со всеми участниками перевозочного процесса относительно сроков простоя вагонов на станциях погрузки лома черных металлов и размера штрафных санкций, в связи с чем истец утратил возможность обращения к грузоотправителю с требованием о взыскании штрафа за простой вагонов на станции отправления на основании статьи 62 УЖТ.

Между тем, судами не учтено следующее.

В соответствии со статьями 2, 2.1, частью 6 статьи 62, частью 2 статьи 99, статьей 100 УЖТ за задержку вагонов, принадлежащих перевозчикам, под погрузкой, выгрузкой грузов на местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, грузоотправители, грузополучатели, владельцы железнодорожных путей необщего пользования уплачивают перевозчику за каждый час простоя каждого вагона штраф в размере 200 рублей.

Предусмотренный частью 6 статьи 62 УЖТ штраф представляет собой законную неустойку, право требования которой принадлежит кредитору независимо от того, предусмотрена ли обязанность ее уплаты соглашением сторон (пункт 1 статьи 332 ГК РФ).

Указанная норма была принята в период действия монополии перевозчика на предоставление подвижного состава и обеспечивала защиту интересов этого лица как владельца вагонов, стимулируя грузоотправителя (грузополучателя) и иных лиц, использующих вагоны в своей экономической деятельности, к недопущению задержек.

В то же время, после вступления в силу первоначальной редакции УЖТ (по истечении четырех месяцев со дня официального опубликования) в результате структурной реформы на железнодорожном транспорте грузовой вагонный парк перевозчика был полностью передан в собственность частных независимых компаний.

Федеральным законом от 31.12.2014 № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и статью 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» в статью 2 УЖТ было введено понятие «оператор железнодорожного подвижного состава, контейнеров», под которым понималось юридическое лицо или индивидуальный предприниматель,

имеющие железнодорожный подвижной состав, контейнеры на праве собственности или ином праве и оказывающие юридическим или физическим лицам услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава, контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом. Названным законом был внесен ряд изменений и дополнений в другие статьи УЖТ, однако в часть 6 статьи 62 УЖТ какие-либо изменения ни в 2014 году, ни в последующие годы внесены не были.

Таким образом, часть 6 статьи 62 УЖТ, оставаясь действующей нормой, фактически не могла быть в буквальном своем истолковании применена на практике после проведения структурной реформы на железнодорожном транспорте ввиду отсутствия у перевозчика собственных вагонов. В указанной ситуации Президиумом Верховного Суда Российской Федерации сформулирована правовая позиция, в соответствии с которой права оператора подвижного состава не должны отличаться от прав перевозчика (как владельца вагона) на взыскание штрафа, предусмотренного частью 6 статьи 62 УЖТ за задержку такого вагона под погрузкой или выгрузкой (пункт 14 Обзора судебной практики от 20.12.2017).

Следовательно, вывод судов о том, что наличие в заключенном истцом с третьим лицом договоре условия (пункт 7 дополнительного соглашения № 13), устанавливающего предельный срок простоя вагонов на станции отправления лома черных металлов (120 часов) и обязанность заказчика в случае нарушения им этого срока уплатить штраф (5 МРОТ за один вагон в сутки) исключает применение законной неустойки, предусмотренной частью 6 статьи 62 УЖТ, является неверным.

Данная правовая позиция изложена в определении Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 18.05.2023 № 307-ЭС23-697.

В соответствии с частью 6 статьи 62 УЖТ за задержку вагонов, принадлежащих перевозчикам, под погрузкой, выгрузкой грузов на местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, более чем на 24 часа по истечении установленных договорами на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования или договорами на подачу и уборку вагонов технологических сроков оборота вагонов, контейнеров либо по истечении 36 часов с момента подачи вагонов под погрузку, выгрузку локомотивами, принадлежащими перевозчику, грузоотправителю, грузополучателю, владельцы железнодорожных путей необщего пользования уплачивают перевозчику штраф за каждый час простоя каждого вагона.

Упоминание договоров на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования и на подачу и уборку вагонов в части 6 статьи 62 УЖТ является не условием применения ответственности грузоотправителей (грузополучателей) за задержку не принадлежащих им вагонов под погрузкой/выгрузкой грузов, а юридико-техническим приемом, позволяющим определить время просрочки, за которую устанавливается штраф.

По смыслу статей 55, 56, 58 и 60 УЖТ, пунктов 1.3, 2.1, 2.3 Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования, утвержденных приказом МПС России от 18.06.2003 № 26 (далее – Правила эксплуатации № 26), оператор железнодорожного подвижного состава, не являющийся ни владельцем локомотива, ни владельцем (пользователем) железнодорожного пути необщего пользования, ни грузоотправителем, ни грузополучателем, не может являться стороной договоров, перечисленных в части 6 статьи 62 УЖТ.

В то же время отсутствие у общества «НПК» как у оператора железнодорожного подвижного состава заключенного с обществом «Башвтормет» (грузоотправителем) договора на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования либо договора на подачу и уборку вагонов не означает, что такие договоры не были в установленном порядке заключены между надлежащими лицами, осуществлявшими подачу спорных вагонов к местам погрузки на соответствующем пути необщего пользования и их уборку с этих мест.

Между тем при разрешении настоящего спора судами не исследовалась и не устанавливалась технология функционирования станции, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, и технология функционирования железнодорожного пути необщего пользования, которые должны быть учтены в названных договорах (пункт 2.3 Правил эксплуатации № 26). Однако только в результате такого исследования можно установить, предусмотрены ли соответствующими договорами на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования (на подачу и уборку вагонов), опосредующими подачу спорных вагонов к местам погрузки грузов и уборку вагонов с этих мест, технологические сроки оборота вагонов, контейнеров, либо такие сроки в названных договорах не предусмотрены, поскольку в первом случае предусмотренная частью 6 статьи 62 УЖТ просрочка грузоотправителя будет определяться за задержку вагона под погрузкой свыше 24 часов по истечении технологических сроков оборота вагонов, контейнеров, а во втором случае – по истечении 36 часов с момента подачи вагонов под погрузку.

Учитывая, что судами допущены существенные нарушения норм права, повлиявшие на исход рассмотрения дела, обжалуемые судебные акты подлежат отмене на основании части 1 статьи 291.11 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации с направлением дела на новое рассмотрение в арбитражный суд первой инстанции.

При новом рассмотрении суду следует установить, были ли в договорах, опосредовавших подачу спорных вагонов истца к местам погрузки грузов и уборку вагонов с этих мест, определены технологические сроки оборота вагонов, контейнеров, и, применив подлежащий в соответствии с частью 6 статьи 62 УЖТ способ исчисления просрочки, проверить обоснованность предъявленного истцом требования.

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 Республики Башкортостан от 17.08.2022 по делу № А07-27827/2021, постановление Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда от 08.11.2022 и постановление Арбитражного суда Уральского округа от 21.02.2023 по тому же делу отменить.

Дело направить на новое рассмотрение в Арбитражный суд Республики Башкортостан.

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

Корнелюк Е.С.

Судья

Разумов И.В.