АРБИТРАЖНЫЙ СУД НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
ИМЕНЕМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РЕШЕНИЕ

г. Новосибирск Дело № А45-19218/2025

06 ноября 2025 года

Резолютивная часть решения объявлена 05 ноября 2025 года

Решение в полном объёме изготовлено 06 ноября 2025 года

Арбитражный суд Новосибирской области в составе судьи Санжиевой Ю.А., при ведении протокола судебного заседания помощником судьи Кучеровой Ю.Ю., рассмотрев в открытом судебном заседании дело по иску общества с ограниченной ответственностью «НТК» ОГРН: 1156658073527, ИНН: 6678064355

к открытому акционерному обществу «Купинская машино - технологическая станция» ОГРН: 1025406224733, ИНН: 5429100964

третьи лица, не заявляющие самостоятельных требований на предмет спора, открытое акционерное общество «Российские железные дороги» ОГРН: 1037739877295, ИНН: 7708503727, общество с ограниченной ответственностью «Группа компаний «ЕВК» ОГРН: 1115543017930, ИНН: 5504225806, акционерное общество «Европа-Калининград» ОГРН: 1083925014326, ИНН: 3913500249, Эксплуатационное вагонное депо Входная - СП Западно-Сибирской дирекции инфраструктуры - структурное подразделение Центральной дирекции инфраструктуры филиала ОАО «РЖД», общество с ограниченной ответственностью «Эверест» ОГРН: 1225400013739, ИНН: 5403069332

о взыскании убытков

при участии представителей:

истца: Иванова Ж.А. по доверенности от 31.03.2025, паспорт, диплом (онлайн-заседание);

ответчика: Ковынева М.Н. по доверенности от 21.10.2024, паспорт, диплом (онлайн-заседание);

третьих лиц: Крашенинникова Т.П. по доверенности от 26.10.2023, паспорт, диплом (от открытого акционерного общества «Российские железные дороги») (онлайн-заседание);

установил:

общество с ограниченной ответственностью «НТК» (далее по тексту - истец) обратилось в арбитражный суд с иском о взыскании с открытого акционерного общества «Купинская машино- технологическая станция» 3 186 016, 73 руб. убытков, в том числе: 1 697 280 руб. - расходы на приобретение деталей для ремонта; 281 116, 73 руб. - расходы на текущий отцепочный ремонт; 186 420 руб. - расходы на деповской ремонт; 1 091 200 руб. - расходы на оплату аренды вагона за период вынужденного простоя.

В судебном заседании представитель истца поддержал заявленные требования.

Представитель ответчика против удовлетворения заявленных требований возражал, заявил ходатайство о приостановлении производства по делу до рассмотрения уголовного дела по случаю схода вагонов с рельс № 12402009504000277.

Рассмотрев ходатайство ответчика о приостановлении производства по делу, суд не нашёл оснований для его удовлетворения.

В соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 143 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации приостановление дела возможно только в случае невозможности его рассмотрения до разрешения другого дела.

Из положений приведенной нормы права следует, что связь между делами должна носить правовой и непосредственный характер, и одним из обязательных условий для приостановления производства по делу по вышеуказанному основанию является объективная невозможность рассмотрения и разрешения дела арбитражным судом до разрешения иного дела, рассматриваемого судом.

Невозможность означает, что если производство по делу не будет приостановлено, разрешение дела может привести к незаконности судебного решения, неправильным выводам суда или даже к вынесению противоречащих судебных актов.

Таким образом, основанием к приостановлению может служить не любое дело, а только то, обстоятельства которого касаются одного и того же материального правоотношения, и разрешаемые по этому делу вопросы находятся в пределах рассматриваемого арбитражным судом спора.

Положение пункта 1 части 1 статьи 143 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации является гарантией вынесения судом законного и обоснованного решения и не предполагает его произвольного применения.

Вопрос о необходимости приостановления производства по делу разрешается арбитражным судом в каждом конкретном случае на основе установления и исследования фактических обстоятельств в пределах предоставленной ему законом свободы усмотрения (определение Конституционного Суда Российской Федерации от 25.05.2017 № 1091-О).

Данное положение направлено на устранение конкуренции между судебными актами по делам, пересекающимся предметом доказывания (постановление Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 24.06.2008 № 18167/07).

Объективной предпосылкой применения данных норм является невозможность рассмотрения одного дела до принятия решения по другому делу.

Существенные обстоятельства, включая вину ответчика в ненадлежащем содержании пути, уже установлены материалами уголовного дела и постановлением о привлечении в качестве обвиняемого от 04.08.2025.

Гражданско-правовая ответственность ответчика наступает независимо от

привлечения к ответственности иных лиц, включая должностных лиц ОАО «РЖД».

В силу изложенных обстоятельств приостановление производства по настоящему делу при недоказанности процессуальной необходимости для такого приостановления не способствует эффективной защите нарушенных или оспариваемых прав и законных интересов лиц.

Представитель открытого акционерного общества «Российские железные дороги» дал пояснения по существу спора, представил доказательства в обоснование своей позиции.

Исследовав представленные в материалы дела доказательства, оценив в порядке статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств, суд считает заявленные требования подлежащими удовлетворению в части, ввиду следующего.

В соответствии с пунктом 1 статьи 8 Гражданского кодекса Российской Федерации гражданские права и обязанности возникают из оснований, предусмотренных законом и иными правовыми актами, а также из действий граждан и юридических лиц, которые хотя и не предусмотрены законом или такими актами, но в силу общих начал и смысла гражданского законодательства порождают гражданские права и обязанности. Гражданские права и обязанности могут возникать, в частности, из договоров и иных сделок.

Из положений статей 309, 310 Гражданского кодекса Российской Федерации следует, что обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов, а при отсутствии таких условий и требований - в соответствии с обычаями или иными обычно предъявляемыми требованиями, односторонний отказ от исполнения обязательства не допускается.

Как следует из материалов дела и установлено судом, 08.09.2024 в 13 ч. 20 мин. при маневровой работе на путях необщего пользования № 60 принадлежащих и используемых ОАО «Купинская МТС» (далее - Ответчик), произошёл сход четырёх вагонов: № 95992566,95703484, 95094934, 50725654.

Вагон № 95992566 находится в пользовании ООО «НТК» (далее - Истец) на основании договора аренды вагонов № 516/5625 от 22.03.2024 с собственником вагона - АО «Европа-Калининград».

Указанный вагон был предоставлен истцом на станцию Купино (код станции 837604 ЗСЖД) по поручению ООО «Группа компаний «ЕВК» №14 от 22.08.2024 в рамках оказания услуг по договору №НТК/2018-94 оказания транспортно-экспедиционных услуг при организации железнодорожных перевозок грузов от 24.07.2018.

По данному случаю схода вагонов на станции Купино были составлены акт общей формы ГУ-23 №3724 от 08.09.2024, акт общей формы ВУ-25 №188 от 09.09.2024. Представитель ответчика отказался от подписания последнего акта

общей формы, о чем был составлен соответствующий акт № 1/1 от 09.09.2024.

Так, в соответствии с Протоколом совещания у начальника железнодорожной станции Купино от 09.09.2024, расследованием ОАО «РЖД» установлено следующее.

Причиной схода на пути №60 необщего пользования, принадлежащего Ответчику, послужило наличие уширения колеи величиной 1563 мм из-за гнилости деревянных шпал. Сопутствующей причиной послужило наличие на расстоянии 1,5 м до места схода вертикальной ступеньки 5 мм, зазора 35 мм и отсутствия подкладки на железобетонной шпале непосредственно в месте схода.

Ответственность за сход состава из группы вагонов и ущерб, причиненный в результате схода вагонов № 95094934, 95703484, 95992566, 50725654, предписано отнести предприятию ОАО «Купинское МТС». Данное лицо является собственником железнодорожных путей, по которым осуществлялась перевозка вагонов.

По обращению ИСХ.№ б/н от 09.09.2024 директор ОАО «Купинское МТС» Федосова Е.Ю. на расследовании схода вагонов не принимала участия, от подписи акта расследования и от протокола расследования данного случая отказалась.

Кроме того, в соответствии с пунктом 8 Технического заключения МТУ Ространснадзора по СФО от 27.09.2024 №8) причиной схода вагона явилось неудовлетворительное текущее содержание железнодорожного пути необщего пользования, выраженное в сверхнормативном уширение рельсовой колеи вследствие кустовой гнилости шпал.

Виновные действия Ответчика по содержанию, принадлежащего ему, железнодорожного пути необщего пользования, послужили причиной схода с путей и повреждения вагона, арендуемого истцом, что повлекло возникновение существенных расходов на восстановление вагона и приведение его в исходное состояние, уплату арендных платежей в период невозможности использования вагона.

26.03.2025 истец направил в адрес ответчика претензию с требованием о возмещении вышеупомянутых расходов. Претензия оставлена без удовлетворения, что послужило основанием для обращения с иском в суд.

Истец просит взыскать расходы на запасные части связаны с необходимостью восстановления вагона после схода, произошедшего по вине ответчика. Все детали были закуплены в рамках договора поставки деталей №ТР/2/2025 от 09.01.2025 с ООО «ТрансРесурс».

Для выполнения ремонтных работ истец закупил новые детали:

- 4 рамы боковые (190 000 руб./шт.);
- 2 балки надрессорные (190 000 руб./шт.);
- 2 автосцепки СА-3 (137 200 руб./шт.).

В соответствии со Спецификацией №01658 к Договору поставки деталей №ТР/2/2025 от 09.01.2025 и Платежным поручением №64 от 24.02.2025 общая стоимость деталей составила 1 697 280 руб.

Для устранения повреждений, возникших при сходе, был проведен текущий отцепочный ремонт (ТР-2). Работы по ремонту были выполнены в рамках договора №КРС-60 от 12.12.2024 между ООО «НТК» и ОАО «РЖД». Ремонт проводился с 01.04.2025 по 27.04.2025 на базе эксплуатационного вагонного депо Входная (ВЧД-12).

Согласно Акту о выполненных работах №10043039 от 27.04.2025, итоговая стоимость текущего отцепочного ремонта (ТР-2) вагона №95992566, составила 281 116, 73 руб. Работы включали замену колёсных пар, триангелей, надрессорных балок, боковых рам тележек, автосцепок, сварочные работы и т.д., а также транспортировку вагона. Несение указанных расходов подтверждается платежным поручением №371 от 20.05.2025.

Также для восстановления вагона потребовался деповской ремонт. Ремонтные работы были выполнены в рамках гарантийного письма №07-05/01 от 07.05.2025 между ООО «НТК» и ООО «Новая вагоноремонтная компания». Работы проводились с 12.05.2025 по 13.05.2025 на базе вагонного ремонтного депо Омск (филиал ООО «НВК»).

Согласно Акту о выполненных работах №EOM05000252 от 13.05.2025 итоговая стоимость деповского ремонта (ДР) вагона №95992566 составила 186 420 руб. Несение указанных расходов подтверждается платежным поручением №214 от 15.05.2025.

На основании пункта 4.1. Договора аренды вагонов № 516/5625 от 22.03.2024 стоимость аренды одного вагона составляет 3 700 рублей в сутки, с учётом НДС 20 % - 4 400 рублей в сутки. В период ремонта Истец не имел возможности пользоваться вагоном № 95992566, при этом продолжал оплачивать Арендодателю арендную плату за период с момента повреждения вагона до окончания ремонта и его отправки из депо.

Период с момента повреждения вагона до окончания ремонта и его отправки из депо, составил 248 суток, таким образом, расходы на оплату аренды вагона № 95992566 составили 1 091 200 руб. Длительный срок простоя обусловлен исключительно необходимостью использования комплектующих, которые невозможно было приобрести в более короткие сроки.

Согласно абзацу 6 статьи 2 Федерального закона от 10.01.2003 N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и абзацу 13 статьи 2 Федерального закона №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее - Устав железнодорожного транспорта 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.

Владелец железнодорожного пути необщего пользования — это 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 (абзац 13 статьи 2 Устава железнодорожного транспорта).

В соответствии пунктом 1 статьи 16 Закона о железнодорожном транспорте железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения и устройства должны обеспечивать маневровую и сортировочную работу в соответствии с объемом перевозок, ритмичную погрузку и выгрузку грузов, а также рациональное использование железнодорожного подвижного состава и его сохранность.

Конструкция и состояние сооружений и устройств, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, должны соответствовать строительным нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Конструкция и состояние сооружений и устройств, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, должны соответствовать строительным нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

Таким образом, на владельце железнодорожного пути необщего пользования лежит обязанность по содержанию железнодорожных путей в надлежащем состоянии, которое обеспечивает бесперебойную доставку грузов.

В статье 210 Гражданского кодекса Российской Федерации определено, что собственник несет бремя содержания, принадлежащего ему имущества, если иное не предусмотрено законом или договором.

Обязанность содержать железнодорожные пути в надлежащем состоянии, позволяющим беспрепятственно и безопасно пользоваться ими заинтересованным лицам, возложена на собственника железнодорожного пути также Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23.06.2022 N 250 "Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации".

В соответствии со ст. 15 Гражданского кодекса Российской Федерации лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков. Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Ответчик, являясь собственником железнодорожных путей необщего

пользования обязан обеспечивать их безопасную эксплуатацию в соответствии с требованиями Устава железнодорожного транспорта. Нарушение этих обязанностей, выразившееся в допущении сверхнормативного уширения колеи и дефектов шпал, является противоправным действием, повлекшим причинение вреда имуществу истца.

Представленные документы (акты ГУ-23, ВУ-25, протокол расследования ОАО «РЖД», заключение Ространснадзора) подтверждают причинно-следственную связь между действиями ответчика и возникшим ущербом. Отказ ответчика от подписания актов и участия в расследовании не отменяет их юридической силы, так как они составлены уполномоченными лицами с соблюдением установленной процедуры.

Согласно п. 2.5. Договора аренды вагонов № 516/5625 от 22.03.2024 все недостатки устраняются истцом за свой счет и своими силами до полного устранения выявленных недостатков Вагон считается находящимся в аренде, с оплатой по полному тарифу.

По условиям п. 2 ст. 616 Гражданского кодекса Российской Федерации в период действия договора аренды арендатор несет ответственность за сохранность арендованного имущества.

Суд, рассмотрев утверждения истца, проанализировав доводы ответчика, сопоставив между собой представленные сторонами в материалы дела доказательства, обращает внимание на следующее.

Довод ответчик о том, что истец не является надлежащим истцом, поскольку не представил в материалы дела постановление о признании его потерпевшим в рамках уголовного дела, рассмотрен судом.

Надлежащий характер истца подтвержден договором аренды вагона № 95992566 от 22.03.2024, в соответствии с которым истец несет расходы по содержанию и ремонту вагона, а следовательно, является лицом, чье право нарушено и которому причинены убытки.

Истец в материалы дела представлено постановление о признании потерпевшим от 08.10.2024

Вступившим в законную силу решением Арбитражного суда в рамках дела № А45-45183/2024 установлено следующее: «Как следует из материалов дела, в соответствии с указанными нормативными требованиями и на основании пункта 7 Положения № 344 (при наличии особого мнения члена комиссии) и приказа МТУ Ространснадзора по СФО от 24.09.2024 №571-ПР начальником Управления была создана комиссия для проведения расследования случая схода грузовых вагонов. По результатам расследования был составлен

Акт расследования от 30.09.2024 года и составлено Техническое заключение от 27.09.2024 по случаю схода грузовых вагонов №№ 95992566, 95703484, 95094934, 50725654, допущенного 08.09.2024 при маневровой работе на железнодорожном пути необщего пользования ОАО «Купинская МТС», примыкающем к станции Купино Западно-Сибирской железной дороги.

В Техническом заключении комиссией МТУ Ространснадзора по СФО сделаны выводы о причине схода вагонов, которой явилось неудовлетворительное текущее содержание железнодорожного пути необщего пользования, выраженное в сверхнормативном уширении рельсовой колеи вследствие кустовой гнилости шпал.

Материалами дела подтверждается, что комиссией исследовались собранные доказательства в общем массиве, анализировалось состояние железнодорожного пути, изучены сведения о погодных условиях в Купино с 02.09.2024 по 09.09.2024, отобраны объяснительные работников, в том числе исследованы первичные документы о расследовании транспортного события, представленные ОАО «Купинская МТС», и другие доказательства, по результатам исследования которых сделаны выводы о причине аварии, отраженные в Техническом заключении.

В данном случае представленные материалы расследования содержат указанные в пункте 12 Положения № 344 документы, требования по оформлению результатов расследования Управлением соблюдены.

Суд соглашается с выводом заинтересованного лица, что в данном случае погодные условия (в виде обильных выпавших осадков) могли повлиять на текущее техническое состояние железнодорожного пути необщего пользования, но при этом вне зависимости от погодных условий владелец пути, в соответствии с п. 41 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждённых Приказом Минтранса России от 23.06.2022 № 250 (далее – Правила № 250), обязан принимать все зависящие от него меры по содержанию железнодорожного пути в исправном и работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы.

Таким образом, действующим законодательством в области железнодорожного транспорта установлено, что владелец пути несет ответственность за техническое состояние своего железнодорожного пути и обязан принимать все зависящие от него меры по недопущению возникновения схода железнодорожного подвижного состава, в том числе при неудовлетворительном текущем содержании пути не допускать его эксплуатацию.

При этом, п. 1.9 Приказа МПС РФ от 18.06.2003 № 26 (ред. от 04.05.2009, с изм. от 19.12.2017) «Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей 3 необщего пользования» (далее - Приказ № 26) установлено, что при закрытии или ликвидации объектов, владелец железнодорожного пути необщего пользования вносит в технический паспорт соответствующие изменения и один экземпляр технического паспорта передает владельцу инфраструктуры, сообщая ему о всех внесенных в паспорт изменениях с приложением соответствующих документов. Владелец инфраструктуры вносит изменения в ведомость железнодорожных путей необщего пользования - приложение к технико-распорядительному акту станции примыкания.

В нарушение указанных требований уведомление представителям ОАО «РЖД» о неудовлетворительном текущем состоянии железнодорожного пути и принятом решении о закрытии движения ОАО «Купинская МТС» не направлено,

что подтверждается отсутствием соответствующих записей в Технико-распорядительном акте железнодорожной станции Купино и Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети ф. ДУ46 железнодорожной станции Купино.

Кроме того, фотоматериалы расследования показывают, что железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Купинская МТС» находится в неудовлетворительном текущем состоянии, при котором не обеспечивается безопасность движения поездов и маневровой работы, а именно: на протяжении всего пути рельсо-шпальная решетка засорена выше скреплений, путь зарос травой, имеются несколько кустов негодных шпал.

Судом учитывается довод заинтересованного лица, что загрязненный балластный слой железнодорожного пути не имеет необходимой упругости и обладает сниженными дренажными свойствами, что в условиях обильных осадков приводит к заболоченности и значительным выступлениям воды выше поверхности шпал вплоть до уровня шейки рельсов, и значительным отклонениям от норм содержания железнодорожного пути.

Довод ОАО «Купинская МТС» о том, что ОАО «РЖД» обязано проводить осмотры железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Купинская МТС», суд находит несостоятельным, так как в соответствии с п. 41 Правил № 250, владелец железнодорожных путей необщего пользования обязан содержать все элементы железнодорожного пути в исправном и работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы.

В соответствии с п. 43 Правил № 250 периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути определяются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Как следует из материалов расследования, в ходе телефонного разговора, произведенного 08.09.2024 в 06 часов 51 минуту (московского времени), начальник железнодорожной станции Купино Мерцев В.В. уведомил представителя ОАО «Купинская МТС» и получил разрешение на производство маневровой работы, что подтверждается Детализацией истории транзакций с номера телефона начальника железнодорожной станции Купино Мерцева В.В.

При рассмотрении детализации истории транзакций с номера телефона начальника железнодорожной станции Купино Мерцева В.В. дополнительно запрошенного пояснения начальника станции Купино Мерцева В.В. об уточнении должности, фамилии имени отчества лица, которое было уведомлено о подаче уборки вагона, после получения которых Управлением Ространснадзора по СФО было установлено, что 08.09.2024 начальник станции Мерцев В.В. уведомил представителя грузоотправителя ООО «ЭВЕРЕСТ».

Согласно п. 2 Договора №1/180- 01 «На подачу и уборку вагонов ООО «ЭВЕРЕСТ», не имеющего складов и погрузочноразгрузочных площадок на не принадлежащий ему железнодорожный путь необщего пользования ОАО

«Купинская МТС» при станции Купино Западно-Сибирской железной дороги (в соответствии со ст.56УЖТ РФ)», заключенного между ОАО «РЖД», ОАО «Купинская МТС» и ООО «ЭВЕРЕСТ», уведомление о подаче вагонов передается уполномоченным представителем перевозчика грузоотправителю-грузополучателю.

Вместе с тем, данные обстоятельства на причину схода железнодорожного подвижного состава не влияют.

Кроме того, уведомления о подаче и уборки вагонов не связаны с вопросами безопасности движения, так как согласно п. 1.9.1 Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования ОАО «Купинская МТС», примыкающем к станции Купино Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО «РЖД», утвержденной директором ОАО «Купинская МТС» Федосовой Е.Ю. 1

7.12.2021, производятся с целью приема и передачи вагонов в коммерческом отношении, таким образом, речь идет о приемо-сдаточных операциях, которые производятся ответственным лицом владельца и приемосдатчиком станции Купино. Как отмечено судом ранее, в случае технической неисправности железнодорожного пути необщего пользования, предусмотрен порядок закрытия движения на железнодорожном пути.

В соответствии с действующей Инструкцией представитель перевозчика не обязан уточнять у собственника железнодорожного пути необщего пользования о безопасности проведения планируемых маневровых работ.

В случае если безопасность движения на железнодорожном пути необщего пользования не обеспечена, собственник, в соответствии с п. 41 Правил и п. 1.9 Приказа № 26 обязан сообщить об этом владельцу инфраструктуры.

Основания для запрета производства маневровых работ у начальника железнодорожной станции Купино отсутствовали, ввиду того, что ОАО «Купинская МТС» уведомление представителям ОАО «РЖД» о неудовлетворительном текущем состоянии железнодорожного пути, при котором не обеспечивается безопасность движения поездов и маневровой работы, не направлено.

Довод заявителя о том, что ОАО «РЖД» допустило превышение величины максимального состава по длине - 16 условных вагонов суд находит ошибочным. Условное допустимое количество единиц железнодорожного подвижного состава устанавливается в целях производства маневровой работы, не допуская выхода железнодорожного подвижного состава за пределы полезной длины железнодорожного пути.

Ограничения по весу на железнодорожном пути необщего пользования ОАО «Купинская МТС» отсутствуют, таким образом, количество единиц железнодорожного подвижного состава не могло повлиять на его сход.

В материалах расследования имеется Акт промера технического состояния железнодорожного пути на месте схода подвижного состава от 08.09.2024,

составленного и подписанного представителями Карасукской дистанции пути, ревизора по безопасности движения 5 поездов, дорожного мастера 14 линейного участка, согласно которому, промеры производились измерительными инструментами путевого хозяйства, а именно: путевым шаблоном марки ПШ-1А № 101769 дата проверки 24.07.2024, шаблоном универсальным № ПШ00316А Д307 дата проверки 07.03.2024, штангенциркулем № ПШВ 0744 дата проверки 06.03.2024.

Таким образом, путевой инструмент, использованный для проведения замеров технического состояния железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Купинская МТС», на момент проведения замеров соответствовал требованиям п. 6 Правил и главы 2 Федерального закона «Об обеспечении единства измерений» № 102 от 26.06.2008.

Согласно Акту промера технического состояния железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Купинская МТС» на месте схода подвижного состава от 08.09.2024, составленного и подписанного представителями Карасукской дистанции пути, ревизора по безопасности движения поездов, дорожного мастера 14 линейного участка, а также фотографий с места схода, железнодорожный путь необщего пользования находится в неудовлетворительном текущем состоянии, а именно: на протяжении всего пути рельсошпальная решетка засорена выше скреплений, путь зарос травой, имеются несколько кустов негодных шпал, на расстоянии 36 метров от места схода ширина железнодорожной рельсовой колеи превышает 1548 мм на протяжении 6 метров (при условии кустовой негодности шпал), на расстоянии 1,5 метра до места схода имеется вертикальная ступенька 5 мм и стыковой зазор более 35 мм.

В месте схода имеется куст из 5 негодных шпал (сразу после места схода куст из 6 негодных шпал), ширина железнодорожной рельсовой колеи составляет 1563 мм. Наличие негодных (гнилостных) шпал напрямую влияет на ширину железнодорожной рельсовой колеи.

Данные отступления от установленных норм не могут являться следствием схода железнодорожного подвижного состава, так как являются нарушениями длительного характера. Кроме того, весь железнодорожный путь необщего пользования заболочен и имеет значительные выступления воды выше поверхности шпал до уровня шейки рельсов, что подтверждается письмом директора ОАО «Купинская МТС» Федосовой Е.Ю. на имя начальника МТУ Ространснадзора по СФО».

Таким образом, вступившим в законную силу решением суда установлено нарушение ОАО «Купинская МТС» требований, предъявляемых к содержанию железнодорожных путей.

Согласно ч. 2 ст. 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 п. 2 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 23.07.2009 № 57 разъяснено, что независимо от состава лиц, участвующих в деле о взыскании по договору, оценка, данная судом обстоятельствам, которые установлены в деле, рассмотренном ранее, учитывается судом, рассматривающим второе дело.

Соответственно, факты, которые входили в предмет доказывания, были исследованы и затем отражены в судебных актах по ранее рассмотренному делу, приобретают качество достоверности и не подлежат переоценке до тех пор, пока не отменены или не изменены такие судебные акты.

Преюдициальность предусматривает не только отсутствие необходимости повторно доказывать установленные в судебном акте факты, но и запрет на их опровержение.

В рамках дела № А45-45183/2024 судом установлен факт правомерности комиссионного расследования случая схода, факт ненадлежащего содержание путей, следовательно, указанные обстоятельства остаются доказанными до опровержения их в установленном законом порядке.

Кроме того, вступившие в законную силу судебные акты являются обязательными, в том числе, для организаций и граждан, и подлежат исполнению на всей территории Российской Федерации (статья 16 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации).

Довод ответчика о том, что отсутствует прямой договора между ООО «НТК» и ОАО «Купинская МТС», рассмотрен судом.

Отсутствие прямого договорного отношения между ООО «НТК» и ОАО «Купинская МТС» не имеет юридически значимого характера для разрешения данного спора и не может служить основанием для освобождения ответчика от имущественной ответственности.

Отсутствие прямого договора между ООО «НТК» и ОАО «Купинская МТС» не имеет правового значения для разрешения настоящего спора и не является основанием для освобождения Ответчика от ответственности.

01.09.2024 на станции Купино у вагона № 95992566 была выявлена выщербина обода колеса, по причине которой вагон был отцеплен для устранения неисправности. Вагон находился на станции в ожидании направления на ремонт. Однако данный факт сам по себе не свидетельствует о вине истца в последующем сходе вагонов 08.09.2024.

Выявленная неисправность не является причиной схода. Ответчик, утверждая, что данная неисправность «способствовала наступлению негативных последствий», не предоставляет никаких доказательств наличия причинно-следственной связи между выщербиной на колесе и конкретным инцидентом схода.

Во-первых, выводы комиссии МТУ Ространснадзора по СФО, подтвержденные вступившим в законную силу решением суда по делу №А45-45183/2024, однозначно установили единственную причину схода —

сверхнормативное уширение колеи (1563 мм) и неудовлетворительное состояние железнодорожного пути Ответчика, выразившееся в кустовой гнилости шпал и заболоченности.

Во-вторых, для того чтобы дефект колеса был признан сопутствующей причиной, ответчик должен доказать, что этот конкретный дефект внес существенный вклад в наступление схода при сложившихся обстоятельствах (катастрофическом состоянии пути). Таких доказательств ответчик не представил.

В-третьих, сам по себе факт нахождения вагона с дефектом на станции ожидании ремонта свидетельствует о том, что Истец действовал в рамках установленных правил, обеспечивая вывод неисправного подвижного состава из эксплуатации для устранения недостатков.

Ответчиком в материалы дела не представлено доказательств того, что именно выщербина обода колеса была критической, достигла размеров, делающих сход неизбежным, и явилась непосредственной причиной произошедшего. В частности, отсутствует заключение специализированной экспертной организации, которое могло бы объективно оценить степень влияния данного дефекта на динамику движения вагона в конкретных условиях сложного и аварийного состояния пути ответчика.

В соответствии со статьей 12 Гражданского кодекса Российской Федерации одним из способов защиты гражданских прав является возмещение убытков. На основании статьи 15 Гражданского кодекса Российской Федерации лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере. Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб).

Согласно разъяснениям, изложенным в пункте 5 постановления Пленума Верховного суда Российской Федерации от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств», по смыслу статей 15 и 393 Гражданского кодекса Российской Федерации кредитор представляет доказательства, подтверждающие наличие у него убытков, а также обосновывающие с разумной степенью достоверности их размер и причинную связь между неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства должником и названными убытками. Должник вправе предъявить возражения относительно размера причиненных кредитору убытков, и представить доказательства, что кредитор мог уменьшить такие убытки, но не принял для этого разумных мер (статья 404 Кодекса).

При установлении причинной связи между нарушением обязательства и убытками необходимо учитывать, в частности, то, к каким последствиям в обычных условиях гражданского оборота могло привести подобное нарушение. Если возникновение убытков, возмещения которых требует кредитор, является

обычным последствием допущенного должником нарушения обязательства, то наличие причинной связи между нарушением и доказанными кредитором убытками предполагается.

В соответствии с указанными правовыми нормами и разъяснениями для наступления гражданско-правовой ответственности в форме убытков необходимо наличие обязательных условий: наличие убытков, противоправное поведение лица – причинителя вреда, действие (бездействие) которого повлекло причинение убытков, причинная связь между противоправным поведением и убытками; вина причинителя вреда.

Ответчик в отзыве указывает, что расходы на оплату арендной платы за вагоны в спорные периоды не являются убытками истца по смыслу статьи 15 ГК РФ. Оплата за аренду вагона должна была производиться истцом вне зависимости от того, эксплуатировался он или нет, получал повреждения или нет. В данном случае арендная плата является не убытками истца, а его расходами как арендатора вагона, установленными на договорной основе.

Относительно указанных доводов суд поясняет следующее.

Юридически значимые обстоятельства, порядок распределения бремени доказывания, а также законодательные презумпции в отношении требований о взыскании убытков разъяснены в Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» и Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела 1 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации».

Согласно правовой позиции, содержащейся в пункте 12 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела 1 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации», по делам о возмещении убытков истец обязан доказать, что ответчик является лицом, в результате действий (бездействия) которого возник ущерб, а также факты нарушения обязательства или причинения вреда, наличие убытков (пункт 2 статьи 15 ГК РФ). Размер подлежащих возмещению убытков должен быть установлен с разумной степенью достоверности. В удовлетворении требования о возмещении убытков не может быть отказано только на том основании, что их точный размер невозможно установить. В этом случае размер подлежащих возмещению убытков определяется судом с учетом всех обстоятельств дела, исходя из принципов справедливости и соразмерности ответственности допущенному нарушению.

Как разъяснено в пункте 5 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24.03.2016 № 7 «О применении судами некоторых положений Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности за нарушение обязательств» (далее - Постановление № 7), по смыслу статей 15 и 393 ГК РФ, кредитор представляет доказательства, подтверждающие наличие у него

убытков, а также обосновывающие с разумной степенью достоверности их размер и причинную связь между неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства должником и названными убытками. Должник вправе предъявить возражения относительно размера причиненных кредитору убытков, и представить доказательства, что кредитор мог уменьшить такие убытки, но не принял для этого разумных мер (статья 404 ГК РФ).

При установлении причинной связи между нарушением обязательства и убытками необходимо учитывать, в частности, то, к каким последствиям в обычных условиях гражданского оборота могло привести подобное нарушение. Если возникновение убытков, возмещения которых требует кредитор, является обычным последствием допущенного должником нарушения обязательства, то наличие причинной связи между нарушением и доказанными кредитором убытками предполагается.

Арендные отношения, регулируемые главой 34 ГК РФ, предполагают, что обязанности арендатора по внесению арендной платы корреспондирует его право на извлечение полезных свойств имущества, переданного во временное владение и пользование.

При ординарном развитии экономических связей арендатор вагонов, осуществляющий деятельность оператора подвижного состава, производя арендные платежи (осуществляя соответствующие расходы), приобретает возможность использовать соответствующие вагоны в хозяйственном обороте с целью извлечения прибыли.

Утрата такой возможности по причине повреждения подвижного состава вследствие виновных действий контрагента (или иного лица в случае внедоговорного причинения вреда) приводит к тому, что обязанность по внесению арендной платы сохраняется, тогда как объект аренды в период его ремонта не может быть использован по назначению.

В указанных условиях соответствующие затраты не обеспечивают встречного предоставления, фактически утрачивают производительный характер и могут быть квалифицированы в качестве убытков, причинная связь которых с поведением причинителя вреда в данном случае предполагается с учетом приведенных выше разъяснений пункта 5 Постановления № 7.

В связи, с чем на основании изложенного доводы ответчика о том, что арендная плата за поврежденные вагоны является не убытками истца, а его расходами как арендатора вагона судом отклоняются.

Должник, опровергающий доводы кредитора относительно причинной связи между своим поведением и убытками кредитора, не лишен возможности представить доказательства существования иной причины возникновения этих убытков. Согласно правовой позиции, содержащейся в пункте 12 Постановления № 25, по делам о возмещении убытков истец обязан доказать, что ответчик является лицом, в результате действий (бездействия) которого возник ущерб, а также факты нарушения обязательства или причинения вреда, наличие убытков (пункт 2 статьи

15 ГК РФ).

При этом обязанность по доказыванию совокупности этих обстоятельств возлагается на лицо, требующее взыскания убытков; отсутствие доказательств наличия хотя бы одного из перечисленных обстоятельств влечет отказ в удовлетворении исковых требований. Размер подлежащих возмещению убытков должен быть установлен с разумной степенью достоверности.

Исходя из смысла положений статьи 15 ГК РФ, наличие убытков предполагает определенное уменьшение имущественной сферы потерпевшего, на восстановление которой направлены правила статьи 15 ГК РФ. Указанные в названной статье принцип полного возмещения вреда, а также состав подлежащих возмещению убытков обеспечивают восстановление имущественной сферы потерпевшего в том виде, который она имела до правонарушения.

При этом, по общему правилу, исключается как неполное возмещение понесенных убытков, так и обогащение потерпевшего за счет причинителя вреда. В частности, не могут быть включены в состав убытков расходы, хотя и понесенные потерпевшим в результате правонарушения, но компенсируемые ему в полном объеме за счет иных источников.

В противном случае создавались бы основания для неоднократного получения потерпевшим одних и тех же сумм возмещения и, соответственно, извлечения им имущественной выгоды, что противоречит целям гражданско-правовой ответственности.

В соответствии с пунктом 1 статьи 404 Гражданского кодекса Российской Федерации суд вправе уменьшить размер ответственности должника, если кредитор умышленно или по неосторожности содействовал увеличению размера убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением, либо не принял разумных мер к их уменьшению.

Из разъяснений, изложенных в пункте 5 Постановления № 7, следует, что должник вправе предъявить возражения относительно размера причиненных кредитору убытков, и представить доказательства, что кредитор мог уменьшить такие убытки, но не принял для этого разумных мер (статья 404 ГК РФ).

В соответствии с разъяснениями, изложенными в пункте 81 Постановления № 7, если неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства произошло по вине обеих сторон либо кредитор умышленно или по неосторожности содействовал увеличению размера неустойки либо действовал недобросовестно, размер ответственности должника может быть уменьшен судом по этим основаниям в соответствии с положениями статьи 404 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Период простоя, подлежащий исключению как находящийся во взаимосвязи с бездействиями истца.

Истец имел возможность заключить договор на проведение ремонта в разумный срок, однако истцом договора на проведение ремонта заключён спустя два месяца с даты технического техническим заключением по случаю схода

грузовых вагонов №№ 95992566, 95703484, 35094934, 50725654, допущенного 08.09.2024 при маневровой работе на железнодорожном пути необщего пользования ОАО «Куписнкая МТС», примыкающем к станции Купино Западно-Сибирской железной дороги от 27.09.2024.

Таким образом, простой вагонов за период с 28.09.2024 по 26.11.2024 (дата первого коммерческого предложения), подлежит исключению, что составляет 4 400 х 60 дней = 264 000 руб.

После окончания текущего отцепочного ремонта (ТР-2), который был выполнен 27.04.2025, что подтверждается актом о выполненных работах №10043039 от 27.04.2025, истец имел возможность подать заявку на проведение деповского ремонта, вместе с тем данная заявка (гарантийное письмо №07-05/01 от 07.05.2025) было направлено только 07.05.2025, то есть по истечению 9 дней с момента приемки вагона с отцепочного ремонта.

Таким образом, из расчета простоя вагонов подлежат исключению дни за период с 28.04.2025г. по 06.05.2025. (9 дней), что составляет 4 400 * 9 = 39 600 руб.

Итого общая сумма, которая подлежит исключению из суммы простоев 303 600 руб., в связи с чем расходы на оплате аренды вагона за период вынуждено простоя составляют по расчёту суда 787 600 руб.

Кроме того, согласно счету на оплату № 168 от 10.02.2025 ООО «НТК» приобрело для производства ремонта новые детали: рама боковая новая (2025года) – 760 000 руб., балка надрессорная новая (2025 года) – 380 000 руб., автосцепка СА-3 новая (2025 года) – 274 400 руб. Вес рама боковая тележки 18-100 – 415 кг.

Информация с сайта: https://gdzp.ru/store/produkciya-ao-altayvagon/rama-bokovaya-2128---07.20.00.001/ Вес балка надрессорная тележки 18-100 – 560 кг.

Информация с сайта: https://egdk.ru/balka-nadressornaya-100-00-010-4-sb Вес автосцепка СА-3 – 205 кг. Информация с сайта: https://egdk.ru/avtostsepka-sa-3-106-01-000-0-05-sb Вес рама боковая тележки 18-100 – 415 кг.

Вес балка надрессорная тележки 18-100 – 560 кг. Вес автосцепка СА-3 – 205 кг. (415 * 4) + (560 / 2) + (205 * 2) = 3190 кг.

Согласно пояснениям ОАО «РЖД» актом формы ВУ-25 от 09.09.2024 зафиксировано, что при сходе указанного грузового вагона повреждено следующее оборудование: 4 колесные пары; 4 боковых рамы; 2 надрессорные балки; 2 автосцепки СА-3 и пр.

В ходе текущего ремонта данного вагона, произведенного 27.04.2025 в ВЧДЭ Входная (ОАО «РЖД») выполнены следующие работы: снятым с вагона 4-м колесным парам произведен средний ремонт и указанные колесные пары установлены на этот же вагон; 4 боковые рамы сняты с вагона как неремонтопригодные, что подтверждается актом формы МХ-1 № 8257 от 25.04.2025 (до настоящего времени не вывезены собственником, их эксплуатация запрещена); 2 надрессорные балки сняты с вагона как неремонтопригодные, что подтверждается актом формы МХ-1 № 8257 от 25.04.2025 (до настоящего времени не вывезены собственником, их эксплуатация запрещена); 2 автосцепки, снятые с

вагона, признаны ремонтопригодными, что подтверждается актом приема-передачи из ремонта (до настоящего времени не вывезены собственником).

В соответствии со статьей 1082 Гражданского кодекса Российской Федерации, удовлетворяя требование о возмещении вреда, суд в соответствии с обстоятельствами дела обязывает лицо, ответственное за причинение вреда, возместить вред в натуре или возместить причиненные убытки.

В последнем случае потерпевший, если законом или договором не предусмотрено иное, вправе на основании пункта 1 статьи 15 Гражданского кодекса Российской Федерации требовать полного возмещения причиненных ему убытков, под которыми в соответствии с пунктом 2 той же статьи понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

При этом, если требование к причинителю вреда об оплате стоимости новых деталей основано на положениях статей 15, 1082 Гражданского кодекса Российской Федерации, то оставление за собой выбракованных деталей подпадает под признаки неосновательного обогащения (пункт 1 статьи 1102 ГК РФ), поскольку не относится к неосновательному обогащению, не подлежащему возврату.

Лицо, обязанное в силу закона оплатить стоимость новых деталей, не может быть лишено права на возврат потерпевшим старых деталей в натуре либо на зачет их стоимости при определении размера реального ущерба.

При этом причинитель, ссылаясь на неосновательное сохранение потерпевшим за собой старых деталей, по общему правилу не вправе выдвигать против суммы предъявленных к возмещению убытков возражений, связанных с использованием при ремонте узлов и деталей с иной степенью износа, чем у узлов и деталей, подлежащих замене.

Спор о взыскании с причинителя вреда реального ущерба за вычетом сумм, вырученных от продажи поврежденного имущества в качестве лома черных металлов, рассматривался в порядке надзора Президиумом Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, оставившим в силе решение суда первой инстанции, удовлетворившей иск (постановление от 04.07.2013 N 491/13).

Ввиду того, что истцом не опровергнут факт оставления демонтированных деталей за собой, и не доказан зачет стоимости этих деталей при расчетах за ремонт вагонов, суд приходит к выводу о наличии оснований для уменьшения размера убытков с учётом годных остатков лома деталей.

Согласно открытой информации с сайта: https://reteco.ru/price/metallolom/ стоимость 1 кг. лома составляет 9 руб.

В связи с чем, суд уменьшает размер убытков в части расходов на приобретение деталей для ремонта на 28 710 руб. (3 190 кг. х 9 руб. = 28 710 руб.).

По результатам исследования и оценки представленных в материалы дела доказательств, доводов сторон, суд инстанции приходит к выводу о наличии оснований для применения к отношениям сторон положений пункта 1 статьи 404 ГК РФ и снижении размера убытков в части взыскания арендных платежей, подлежащих взысканию с ответчика до 787 600 руб., в части взыскания расходов на приобретение деталей до 1 668 570 руб.

Иные доводы отзыва ответчика рассмотрены и отклоняются судом как несостоятельные и не нашедшие своего подтверждения в ходе исследования доказательств по настоящему делу.

Согласно части 2 статьи 9, части 1 статьи 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые ссылается в обоснование своих требований и возражений, и несет риск непредставления доказательств.

Нежелание стороны представить доказательства должно квалифицироваться исключительно как отказ от опровержения того факта, на наличие которого аргументированно, со ссылкой на конкретные документы, указывает процессуальный оппонент. Участвующее в деле лицо, не совершившее процессуальное действие, несет риск наступления последствий такого своего поведения (постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.03.2012 № 12505/11, от 08.10.2013 № 12857/12).

В соответствии с ч. 1, 2 ст. 65, ч. 1 ст. 66 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обстоятельства, имеющие значение для правильного рассмотрения дела, определяются арбитражным судом на основании требований и возражений лиц, участвующих в деле, в соответствии с подлежащими применению нормами материального права. Каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений. Доказательства представляются лицами, участвующими в деле.

В соответствии с ч. 1 ст. 168 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации при принятии решения арбитражный суд оценивает доказательства и доводы, приведенные лицами, участвующими в деле, в обоснование своих требований и возражений; определяет, какие обстоятельства, имеющие значение для дела, установлены и какие обстоятельства не установлены, какие законы и иные нормативные правовые акты следует применить по данному делу.

Согласно ч. 1, 2, 4, 5 ст. 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств. Арбитражный суд оценивает относимость, допустимость, достоверность каждого доказательства в отдельности, а также достаточность и взаимную связь доказательств в их совокупности. Каждое доказательство подлежит оценке арбитражным судом

наряду с другими доказательствами. Никакие доказательства не имеют для арбитражного суда заранее установленной силы.

При этом одной из основных задач арбитражного судопроизводства (ст. 2 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации) является защита нарушенных или оспариваемых прав и законных интересов лиц, осуществляющих предпринимательскую или иную экономическую деятельность.

В силу статьи 2, части 3 статьи 9 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд, сохраняя независимость, объективность и беспристрастность, осуществляет руководство процессом, создает условия для правильного применения законов и иных нормативных правовых актов при рассмотрении дела, что необходимо для достижения такой задачи судопроизводства в арбитражных судах, как защита нарушенных или оспариваемых прав и законных интересов лиц, осуществляющих предпринимательскую и иную экономическую деятельность, а также прав и законных интересов других участников гражданских и иных правоотношений.

При рассмотрении настоящего дела судом в порядке части 3 статьи 9 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации были созданы условия для всестороннего и полного исследования доказательств, установления фактических обстоятельств, ответчик извещен надлежащим образом о рассмотрении дела, что позволяло ответчику совершить процессуальные действия (в том числе ознакомиться с материалами дела; ходатайствовать о фальсификации доказательств либо подать иные процессуальные заявления; представить дополнительные доказательства, опровергающие доводы истца).

Исходя из принципа состязательности судопроизводства риск наступления последствий несовершения ответчиком процессуальных обязанностей по доказыванию своих доводов лежит на нём (часть 2 статьи 9 АПК РФ).

Согласно части 1 статьи 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

При таких обстоятельствах, исследовав и оценив все имеющиеся в материалы дела доказательства и пояснения лиц, участвующих в деле, в их совокупности и взаимной связи по правилам статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, а также учитывая положения статей 309, 310 Гражданского кодекса Российской Федерации, суд приходит к выводу о наличии оснований для удовлетворения иска в части.

Распределение судебных расходов производится по правилам статей 102, 104, 110 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Руководствуясь статьями 110, 167-170, 181 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, арбитражный суд

решил:

взыскать с открытого акционерного общества «Купинская машино-технологическая станция» (ОГРН: 1025406224733, ИНН: 5429100964) в пользу общества с ограниченной ответственностью «НТК» (ОГРН: 1156658073527, ИНН: 6678064355) 1 668 570 руб. расходов на приобретение деталей для ремонта; 281 116, 73 руб. расходов на текущий отцепочный ремонт; 186 420 руб. расходов на деповской ремонт; 787 600 руб. расходов на оплату аренды вагона за период вынужденного простоя, 105 121 руб. государственной пошлины.

В остальной части в удовлетворении исковых требований отказать.

Решение вступает в законную силу по истечении месячного срока со дня его принятия.

Решение, не вступившее в законную силу, может быть обжаловано в течение месяца после его принятия в Седьмой арбитражный апелляционный суд.

Решение может быть обжаловано в Арбитражный суд Западно-Сибирского округа при условии, если оно было предметом рассмотрения арбитражного суда апелляционной инстанции или суд апелляционной инстанции отказал в восстановлении пропущенного срока подачи апелляционной жалобы.

Апелляционная и кассационная жалобы подаются через Арбитражный суд Новосибирской области.

Арбитражный суд разъясняет лицам, участвующим в деле, что настоящее решение выполнено в форме электронного документа, и считается направленным лицам, участвующим в деле, посредством размещения на официальном сайте суда в сети "Интернет" в соответствии со статьей 177 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Судья Ю.А. Санжиева

Электронная подпись действительна.
Данные ЭП: Удостоверяющий центр Казначейство России
Дата 04.02.2025 7:34:41
Кому выдана Санжиева Юлия Александровна