

## РЕШЕНИЕ

по делу № 1-15-112/00-03-14 о нарушении

АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Резолютивная часть решения объявлена 14.09.2015

Решение изготовлено в полном объеме 16.09.2015

г. Москва

Комиссия ФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее - Комиссия) в составе: председателя Комиссии - Голомолзина А.Н., заместителя руководителя Федеральной антимонопольной службы; членов Комиссии: Рутенберга Д.А., начальника Управления антимонопольного и тарифного регулирования транспорта и связи, Яковенко Н.Ю., заместителя начальника Управления антимонопольного и тарифного регулирования транспорта и связи, Чуклинова Д.С., заместителя начальника Управления контроля промышленности, Реутова Е.В., заместителя начальника Управления антимонопольного и тарифного регулирования транспорта и связи, Косенко К.В., заместитель начальника отдела правовой экспертизы Правового управления, Кашина В.В., ведущего консультанта отдела железнодорожного транспорта Управления антимонопольного и тарифного регулирования транспорта и связи, рассмотрев дело № 1-15-112/00-03-14 по признакам нарушения ФСТ России пункта 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее — Закон о защите конкуренции),

### **УСТАНОВИЛА:**

**1)** ФАС России проанализирована ситуация с изданием и применением приказа ФСТ России от 09.04.2013 № 61-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (далее – Приказ ФСТ России № 61-т/1), касающегося установления пониженных железнодорожных тарифов в отношении порожнего пробега универсальных полувагонов моделей 12-9761-02, 12-9833-01, 12-9853, 12-9869, вагона-хоппера для минеральных удобрений модели 19-9835-01 (далее, в том числе вагоны с улучшенными характеристиками), и установлено.

Указанные модели вагонов производятся и реализуются только ЗАО «Научно-производственная корпорация «Объединенная Вагонная Компания» (далее — ОВК), включая ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» (далее – ЗАО «ТВСЗ»).

ФАС России установлено, что на рынке реализации грузовых вагонов имеются полувагоны, сходные по параметрам с моделями вышеуказанных вагонов, в том

числе производства ЗАО «Промтрактор-Вагон», ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» (ОАО «НКВЗ»), ОАО «Алтайвагон», ОАО «НПК «Уралвагонзавод». Однако, Приказ ФСТ России № 61-т/1 распространяется только на вышеуказанные модели вагонов.

Приказом ФСТ России установлены пониженные железнодорожные тарифы не на основе универсального принципа - для всех инновационных вагонов в целом, а в индивидуальном порядке, что имеет признаки нарушения пункта 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

16.12.2014 ФАС России возбуждено дело № 1-15-112/00-03-14 в отношении ФСТ России.

Определением о назначении дела № 1-15-112/00-03-14 о нарушении антимонопольного законодательства к рассмотрению от 16.12.2014 (письмо исх. от 16.12.2014 № АГ/51788/14) ФСТ России привлечено в качестве ответчика по данному делу; ОАО «ПГК» - в качестве заинтересованного лица.

Определениями о привлечении лиц, располагающих сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах, заинтересованных лиц к рассмотрению дела № 1-15-112/00-03-14 о нарушении антимонопольного законодательства от 23.12.2014 и от 12.02.2015 Минпромторг России, Минтранс России, ОАО «ВНИИЖТ» привлечены к участию в рассмотрении дела в качестве лиц, располагающих сведениями о рассматриваемых Комиссией обстоятельствах; ОАО «РЖД», ЗАО «ТВСЗ», ОАО «НПК «Уралвагонзавод», ОАО «НКВЗ», ЗАО «Промтрактор-Вагон», ОАО «Алтайвагон» были привлечены к участию в рассмотрении данного дела в качестве заинтересованных лиц.

## **2) Комиссия рассмотрела ситуацию, связанную с изданием и применением приказа ФСТ России, и установила.**

2.1. Согласно позиции ФСТ России.

Приказ ФСТ России разработан в соответствии с пунктом 2 Раздела III Протокола Совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 15.11.2012 г. № АД-П9-104пр, с учетом пункта 8 Протокола заседания Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям от 30.01.2012 № 1 и Поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации В.Ю. Суркова от 12.11.2012 г. № ВС-П9-6738, в соответствии с которым ФСТ России поручено внести изменения в Прейскурант № 10-01, устанавливающие меры тарифного стимулирования приобретения инновационных вагонов, обеспечивающих снижение расходов инфраструктуры ОАО «РЖД» в процессе их эксплуатации.

Определение критериев инновационности вагонов относится к компетенции федеральных органов исполнительной власти, в частности Минтранса России и Минпромторга России.

ФСТ России, в рамках своей компетенции, не располагает данными о перечне моделей грузовых вагонов, которые могут быть признаны инновационными.

Вместе с тем, само признание вагона инновационным по каким-либо критериям не влечет за собой обязательного изменения тарифных условий, учитывая, что большинство эффектов, возникающих при эксплуатации таких вагонов (увеличение межремонтного пробега, сокращение эксплуатационных затрат и т.п.) относится к эффективности эксплуатации вагона для собственника, а в условиях структурной реформы, после передачи парка вагонов ОАО «РЖД» в собственность операторам железнодорожного подвижного состава, сфера услуг по предоставлению вагонов для перевозок является конкурентной и не подлежит государственному тарифному регулированию.

Решение ФСТ России (приказ ФСТ России № 61-т/1) о внесении изменений в Прейскурант № 10-01, обеспечивших корректировку тарифных условий на порожний пробег вагонов определенных моделей, было обусловлено наличием экономического эффекта для владельца инфраструктуры (ОАО «РЖД»).

Основанием для данного решения было обращение ОАО «РЖД» с предложениями по созданию тарифных условий для вагонов, отличающихся улучшенной ходовой частью, обеспечивающей снижение воздействия на железнодорожную инфраструктуру.

По данному вопросу ОАО «РЖД» были представлены предложения и расчетные данные, полученные в результате оценки по снижению расходов инфраструктуры в процессе эксплуатации вагонов, проведенной в соответствии с «Методикой анализа эксплуатационных расходов и возможных финансовых рисков владельцев инфраструктуры и собственников вагонов, потенциально зависящих от характеристики конструкций грузовых вагонов «на базовых моделях тележек» (далее – Методика ВНИИЖТ), разработанной ОАО «ВНИИЖТ» и подтвержденной Минтрансом России.

С учетом заключения Минтранса России о наличии экономического эффекта от эксплуатации вагонов нового поколения (универсальные полувагоны моделей 12-9761-02, 12-9833-01, глуходонные полувагоны моделей 12-9853, 12-9869, вагоны для минеральных удобрений и сырья для производства минеральных удобрений типа хоппер модели 19-9835-01), ФСТ России были внесены изменения и дополнения в Прейскурант № 10-01 на величину указанной экономии, независимо от завода-изготовителя.

В дальнейшем после утверждения пониженной тарифной схемы для моделей вагонов ОАО «ТВСЗ», на ряд моделей вагонов ОАО «НПК «Уралвагонзавод» был принят отдельный приказ ФСТ России № 311-т/1 от 29 января 2015 года «О внесении изменений и дополнений в прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые ОАО «Российские железные дороги» (далее - приказ ФСТ России № 311-т/1).

Размер скидки на порожний пробег вагонов с улучшенными характеристиками ОАО «ТВСЗ» и ОАО «НПК «Уралвагонзавод» различны, поскольку различен экономический эффект экономии для инфраструктуры ОАО «РЖД».

При этом, оценка признаков (характеристик) инновационных вагонов, обеспечивающих сокращение затрат ОАО «РЖД», технических параметров, использованных в технико-экономическом обосновании и характеризующих степень изменения затрат, связанных со снижением массы тары грузового вагона,

затрат на содержание верхнего строения пути, затрат, связанных с осмотром грузовых вагонов в пути следования, относится к компетенции Минтранса России.

ФСТ России не располагает данными об исчерпывающем перечне моделей грузовых вагонов, которые могут обеспечить эффект для владельца инфраструктуры при их эксплуатации, а рассмотрение вопроса о расширении перечня моделей вагонов, в отношении которых применяются особые тарифные условия, возможно только после представления в ФСТ России соответствующих материалов, включающих подтвержденную Минтрансом России оценку экономии эксплуатационных расходов владельца инфраструктуры.

2.2. Минтранс России представил следующую позицию.

Параметры инновационности железнодорожных вагонов и критерии отнесения вагонов к инновационным были определены постановлением Правительства Российской Федерации № 41 от 20 января 2014г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (далее – Постановление № 41).

Указанные параметры инновационности были разработаны для стимулирования приобретения покупателями новых вагонов и нашли свое отражение в виде возможности получения субсидий из федерального бюджета при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой. К числу этих параметров относятся:

- восприятие осевой нагрузки от 25 тс и более
- пробег от постройки до первого деповского ремонта не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет)
- межремонтный пробег между плановыми видами ремонта не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет)
- климатическое исполнение УХЛ категория 1 (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категории 1) по ГОСТу 15150-69.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р, установлены следующие целевые направления создания подвижного состава нового поколения:

- осевые нагрузки 27 - 30 тонно-сил;
- скорости до 140 км/час;
- применение платформ с раздвижными колесными парами для контейнерных перевозок;

- снижение тары грузового вагона на 25 процентов;
- создание специализированных вагонов для маршрутных поездов с нагрузками 27 - 30 тонно-сил/ось и 8,5 - 9,5 т/м;
- увеличение наработки грузового вагона на отказ на 30 - 40 процентов;
- создание платформы для скоростной перевозки контейнеров;
- ресурс бандажей не менее 600 тыс. км;
- использование вагонов с кузовом из алюминиевых сплавов.

В рамках Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» также рассматривались параметры, обеспечивающие инновационность вагонов. Эти параметры были утверждены на заседании Комитета по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» (протокол №16 от 18-19.10.2012). В числе этих параметров:

- восприятие осевой нагрузки от 23,5 тс и выше.
- пробег от постройки и капитального ремонта до деповского ремонта не менее 500 тыс. км (не менее 4 лет).
- межремонтный пробег между деповскими ремонтами не менее 250 тыс. км (не менее 2 лет).
- допустимая скорость движения груженых и порожних вагонов на прямых участках пути и кривых большого и среднего радиуса (650 м и более) с рельсами Р65 по условиям воздействия на путь устойчивости вагона от схода с рельсов не менее 90 км/ч.
- коэффициент вертикальной динамики обрессоренных частей кузова в порожнем состоянии не более 0,65 и в груженом состоянии не более 0,55.
- рамные силы в долях от осевой нагрузки в порожнем состоянии не более 0,3 и в груженом состоянии не более 0,25.
- твердость обода колеса должна быть не менее НВ 320 на глубине не менее 50 мм.
- подшипник должен обеспечивать среднюю наработку на отказ не менее 750 тыс. км.
- кузов вагона, имеющий коэффициент тары для универсального полувагона, - не более 0,36.

Приказ ФСТ России от 09.04.2013 № 61-т/1 был разработан в соответствии с пунктом 2 Раздела III Протокола Совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 15.11.2012 № АД-П-9-104пр, с учетом пункта 8 Протокола заседания Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям от 30.01.2012 г. № 1 и Поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации В.Ю. Суркова от 12.11.2012 г.

№ ВС-П-9-6738.

В соответствии с Приказом ФСТ России № 61-т/1 были внесены изменения и дополнения в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами», предусматривающие установление новых тарифных схем для вагонов отдельных моделей, которые были рассчитаны на основе возможной экономической эффективности при эксплуатации моделей таких вагонов.

Расчетная экономическая эффективность достигается за счет сокращения топливно-энергетических затрат на тягу вагона, снижения разрушающего воздействия на путь, уменьшения затрат на обслуживание вагона в пути следования и др. Критериев инновационности железнодорожных вагонов Приказом ФСТ России № 61-т/11 установлено не было.

Критерии, которым должны удовлетворять любые вагоны, чтобы быть признанными инновационными, были определены Постановлением № 41. В целях получения субсидий любой тип полувагонов, соответствующий установленным в постановлении критериям, может быть признан инновационным. На сегодняшний день этим критериям соответствуют полувагоны модели 12-196-01, 12-9853 и 12-9937.

В перечне критериев, при соответствии которым вагон может быть признан инновационным, отсутствует такая характеристика, как модель тележки, установленной на вагон.

В настоящее время модели вагонов, порожний пробег которых в соответствии с приказом ФСТ России № 61 -т/1 тарифицируется по специальным тарифным схемам 25(2) и 25(3), являются модели полувагонов 12-9761-02, 12-9833-01, 12-9853, 12-9869, а также вагона-хоппера для минеральных удобрений модели 19-9835-01. Указанные вагоны производятся на нескольких вагоностроительных предприятиях России, в том числе: Закрытое акционерное общество «Тихвинский вагоностроительный завод», Открытое акционерное общество «Новокузнецкий вагоностроительный завод», Открытое акционерное общество «Рославльский вагоноремонтный завод», Открытое акционерное общество «Алтайвагон».

Для принятия Минтрансом России решения о целесообразности внесения изменений в приказ ФСТ России № 61 -т/1 в части включения в перечень новых моделей вагонов, тарифицируемых по специальным тарифным схемам, необходимо получить информацию о достижении экономического эффекта от использования таких моделей вагонов на сети железных дорог.

Работа проведена ОАО «НПК «Уралвагонзавод» в отношении полувагона модели 12-196-01 производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

В Минтранс России поступали обращения по установлению специальных тарифных схем для вагона модели 12-196-01 производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

В 2013 году по заказу ОАО «НПК «Уралвагонзавод», ОАО «ВНИИЖТ» выполнял работу на тему «Проведение процедуры признания инновационности полувагона модели 12-196-01 на тележках 18-194-1». Однако в связи с отсутствием каких-либо нормативных правовых актов, которыми утверждены критерии инновационности

грузового подвижного состава, ОАО «ВНИИЖТ» в соответствии с договором выполнило с 1 по 6 этапы этой работы, которые завершились оценкой изменения затрат, связанных с техническим состоянием инфраструктуры, в зависимости от характеристик используемых полувагонов модели 12-196-01 на тележках 18-194-1.

По информации, представленной ОАО «РЖД», отчет ОАО «ВНИИЖТ» по результатам осмотров содержит выводы о несоответствии заявленного межремонтного пробега (500 тыс. км) без проведения дополнительных работ в рамках планового ТО с переводом вагонов в нерабочий парк.

Вместе с тем, в соответствии с Протоколом совещания от 03.04.2014 № АЦ-19 по рассмотрению результатов эксплуатации полувагонов модели 12-196-01, проведенного заместителем Министра транспорта Российской Федерации А.С. Цыденова, приняты следующие решения.

- ОАО «НПК «Уралвагонзавод» и ОАО «ВНИИЖТ» представить официально в Минтранс России отчет ОАО «ВНИИЖТ» о проведенной работе «Проведение процедуры признания инновационности полувагона модели 12-196-01 на тележках 18-194-1», в части наличия экономического эффекта от эксплуатации полувагонов 12-196-01 производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

- Минтрансу России подготовить на основе предоставленного отчета согласно п.1 соответствующее обращение в ФСТ России о возможности предоставления тарифной скидки при эксплуатации полувагонов модели 12-196-01 на тележках 18-194-1 производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

- Вопрос о дополнительном экономическом эффекте, к ранее подтвержденному в отношении указанных вагонов, рассмотреть после получения нового заключения ОАО «ВНИИЖТ» по итогам дополнительных исследований.

После проведенной Минтрансом России работы в ФСТ России направлена позиция о распространении скидки на порожний пробег для модели 12-196-01, 12-196-02 вагонов производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

На основании заключения Минтранса России, основанного, в том числе на Методике ВНИИЖТ, ФСТ России утвержден приказ от 29.01.2015 № 311-т/1.

Минтранс России письмом от 05.02.2015 №АЦ-22/890 сообщил, что приказы ФСТ России № 61-т/1, № 311-т/1 по установлению тарифных условий для отдельных моделей вагонов без привязки к заводу-изготовителю не являются дискриминационными.

2.3. Минпромторг России письмом 23.12.2014 № ДА-21539/20 подтверждает отсутствие в действиях ФСТ России избирательного порядка в интересах отдельного конкретного производителя подвижного состава и оснований для создания дискриминационных механизмов на рынке подвижного состава нового поколения.

2.4. ОАО «НКВЗ» письмом от 16.04.2015 № б/н сообщило, что согласно имеющейся информации в материалах дела информация и документы подтверждают отсутствие дискриминационных условий в результате действий ФСТ России.

2.5. ЗАО «Промтрактор-вагон» письмом от 12.03.2015 № 603 представило позицию о

том, что установление пониженных железнодорожных тарифов на полувагоны 12-9761-02, 12-9833-01 и вагона-хоппера 19-9835-01 является нецелесообразным.

2.6. ОАО «НПК «Уралвагонзавод» в рамках рассмотрения дела заявлял, что методика расчета тарифной скидки непрозрачна.

2.7. ЗАО «ТВСЗ» письмом от 28.09.2014 № 316.3791/1910 сообщило.

При принятии решения о внесении изменений в Прейскурант № 10-01 ФСТ России руководствовалась нормами Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее - Закон о естественных монополиях), Положением о Федеральной службе по тарифам, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 332 (далее - Положение о ФСТ России), постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» (далее - Постановление № 643), приказом ФСТ России от 19.08.2011 № 506-Т «Об утверждении Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также перечня документов, представляемых для их установления (изменения)» (далее – Порядок) и Методикой ВНИИЖТ, а также обращением ОАО «РЖД», в котором были представлены документы и материалы, обосновывающие необходимость установления новых тарифов.

Так, ОАО «РЖД» были представлены расчетные данные, полученные в результате оценки снижения расходов инфраструктуры в процессе эксплуатации вагонов с улучшенными характеристиками. Данная оценка проведена в соответствии с «Методикой анализа эксплуатационных расходов и возможных финансовых рисков владельцев инфраструктуры и собственников вагонов, потенциально зависящих от характеристики конструкций грузовых вагонов на базовых моделях тележек», разработанной ОАО «ВНИИЖТ», которое по запросу ОАО «РЖД» составило алгоритм (способ) расчета изменения эксплуатационных расходов ОАО «РЖД» в зависимости от характеристик конструкций используемого грузового подвижного состава.

При этом сравнивались грузовые вагоны существующих конструкций, имеющие наибольшую долю в эксплуатируемом парке, на тележках моделей 18-100 и грузовые вагоны, обладающие улучшенными характеристиками, на тележках моделей 18-9810, 18-9855.

В соответствии с указанной Методикой на уменьшение эксплуатационных расходов влияют следующие конструктивные элементы грузового вагона с улучшенными характеристиками:

- восприятие осевой нагрузки от 23,5 тс и выше;

- пробег от постройки и капитального ремонта до деповского ремонта не менее 500 тыс. км (не менее 4 лет);

- межремонтный пробег между деповскими ремонтами не менее 250 тыс. км (не менее 2 лет);



- скорость движения в груженом и порожнем состоянии не менее 90 км/ч;
- колеса повышенного качества и твердости, обеспечивающие ресурс колесной пары без обточки колеса не менее 250 тыс. км пробега;
- кузов вагона, имеющий коэффициент тары не более 0,32 и обеспечивающий погонную нагрузку не менее 5,6 т/м.
- тележки, имеющие среднее сопротивление движению в кривых - не более 0,18Н/кН/град.;
- литые детали тележки с повышенной усталостной прочностью, обеспечивающие среднее значение.

2.8. АО «ПГК» в рамках дела отметило следующее.

Приказом ФСТ России № 61-т/1 установлены скидки на порожний пробег для полувагонов (модели 12-9761-02, 12-9833-01, 12-9853, 12-9869) и для хоппер-минераловоза (модель 19-9853-01).

Необходимо учитывать, что универсальные полувагоны моделей 12-9761-02, 12-9833-01, 12-9853, 12-9869, производились только ЗАО «ТВСЗ», при этом у иных вагоностроительных предприятий отсутствует объективная возможность производства полувагонов вышеперечисленных моделей (в силу особенностей правообладания) и, соответственно, использовать в отношении своих инновационных вагонов пониженные железнодорожные тарифы. В связи с чем, в настоящее время, производители инновационных вагонов находятся в неравных условиях.

Указанные модели вагонов производятся и реализуются только структурами ОВК.

В дальнейшем после утверждения пониженной тарифной схемы для моделей полувагонов ЗАО «ТВСЗ» возник вопрос о ее распространении на инновационные вагоны ОАО «НПК» Уралвагонзавод».

ФСТ России была рассчитана новая тарифная схема (25(4)) для расчетов за порожний пробег полувагонов моделей 12-196-01 и 12-196-02 с учетом годовой экономии размер снижения тарифов составляет 0,053 руб./осе-км.

При сравнении тарифной схемы, предложенной ФСТ России видно, что она:

- ниже в среднем на 13%, чем при расчетах по базовой схеме;
- выше в среднем на 11% при аналогичных перевозках в вагонах ЗАО «ТВСЗ».

Стоимость порожнего пробега инновационных полувагонов ЗАО «ТВСЗ» ниже базовой схемы, установленной для стандартных полувагонов в среднем на 23% (данный показатель варьируется в зависимости от расстояния перевозки).

При сравнении стоимости транспортировки в обычных полувагонах со стоимостью перевозки в полувагонах модели 12-196-01 максимальный понижающий коэффициент для данных полувагонов составляет 0,85, в то время как для полувагонов ЗАО «ТВСЗ» он составляет 0,72.

Таким образом, установление в приказе ФСТ России тарифных преференций исключительно для вагонов отдельных производителей существенно повышает привлекательность вагонов конкретного производителя для потенциальных покупателей и, в то же время, создает дискриминационные условия в этом сегменте рынка для иных производителей и продавцов вагонов.

Кроме того, положения указанного приказа ФСТ России нарушают Правила предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 15.12.2004 № 787, – предоставление исключительных тарифов на железнодорожном транспорте в индивидуальном порядке запрещено (п.7 указанных Правил).

Ранее при установлении скидки с тарифа поддержку ОВК (ТВСЗ) как производителю инновационных вагонов выразило ОАО «РЖД», которое обратилось в ФСТ России с просьбой создать «стимулирующие тарифы» для собственников инновационных вагонов. Вместе с тем, в своем письме ОАО «РЖД» от 26.07.2013 отдельно оговаривает, что механизм тарифного стимулирования приобретения новых вагонов должен иметь ограниченный срок действия - один финансовый год.

Стоит отметить, что на законодательном уровне не установлены четкие критерии, по которым грузовые железнодорожные вагоны можно отнести к инновационным.

В настоящее время утвержден только Перечень технических характеристик инновационного вагона, которые должны содержаться в технической документации на инновационные вагоны (постановление Правительства Российской Федерации от 19.11.2014 № 1223 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»).

Отсутствие универсальных и объективных критериев инновационности железнодорожного подвижного состава, применимых для целей тарифообразования, в том числе в виде установления сниженных тарифов на порожний пробег, не позволяет участникам операторского рынка, а также связанного с ним рынка услуг по производству железнодорожного подвижного состава с характеристиками, отличными от базовых конструкций, формировать условия ведения хозяйственной деятельности, а также создает предпосылки для недобросовестного поведения отдельных участников.

Следует отметить, что статья 2 Технического регламента ТС «О безопасности железнодорожного транспорта» (решение Комиссии Таможенного союза от 15.07.2011 №710), положения которого обязательны для исполнения на территории государств – членов ЕАЭС, содержит определение понятия «инновационная продукция»: – продукция технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является

принципиально новым или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции.

Используемые в настоящее время характеристики не позволяют считать продукцию инновационной, поскольку характеризуют лишь незначительные улучшения по сравнению с базовыми параметрами, при этом только «оформляют» уже сложившиеся, применяемые в использовании наборы параметров – нет «новизны и существенного отличия», а также нет новизны применяемых материалов и компонентов (наличие не доказано и ничем не подтверждено, отсутствует экспертное заключение, в том числе независимое), – как это зафиксировано в статье 2 Технического регламента.

При этом не учитывают параметры, необходимые иным участникам правоотношений – пользователям (операторам), производителям, владельцу инфраструктуры, возможному государственному заказчику.

В целом отсутствует комплексный подход в описании исчерпывающего набора критериев, фиксации пресекательного срока по статусу «инновационный» (в частности, с какого момента он начинается, какой уполномоченный орган его констатирует и когда заканчивается), а также обязательств завода-производителя по обеспечению и сопровождению инновационного вагона.

Позиция по определению принципов отнесения вагонов к категории инновационных основана на необходимости улучшения технических, коммерческих и эксплуатационных показателей инновационного подвижного состава с целью увеличения эффективности работы вагона, повышения его доходности и сокращения срока его окупаемости, а также на перевозку широкого перечня грузов меньшим количеством вагонов при сохранении объемов и общего веса перевозимых грузов.

При этом ФСТ России (письмо от 22.12.14 в ФАС России), Минтранс России (письмо от 14.07.14 в ФАС России) и Минпромторг России (письмо от 23.12.2014 в ФАС России) отмечают о невозможности применения критериев, установленных в постановлении Правительства РФ № 1223 от 19.11.2014 для целей тарифного регулирования, поскольку предлагаемые критерии учитывают иные свойства инновационного вагона и не могут быть использованы в целях тарифного стимулирования.

В качестве базового основания применения тарифных механизмов предлагается снижение воздействия на путь и затрат на содержание инфраструктуры (например, письмо Минпромторга России от 23.12.2014 в ФАС России, письмо Минтранс России от 08.02.2015 в ФАС России и от 19.11.12 в ФСТ России, письмо ЗАО «ТВСЗ» в ФАС России от 04.02.15).

При этом, по мнению Минпромторга России (в письме в ФСТ России от 02.04.13), эффект для ОАО «РЖД» возникает только при массовой замене вагонов новыми; при единичной эксплуатации экономический эффект для ОАО «РЖД» теряется.

ФСТ России в письме в Минтранс России от 20.11.12, ссылаясь на позицию ОАО «РЖД» об экономической эффективности применения инновационных вагонов только при перевозках в составе отправительских маршрутов, состоящих только из вагонов данного типа, указывает на невозможность реализации мер тарифного

стимулирования за счет снижения тарифов пропорционально экономической эффективности использования этих вагонов для ОАО «РЖД».

Согласно материалам дела ОАО «ВНИИЖТ», Минтранс России и ФСТ России в предшествующей переписке констатируют отсутствие критериев инновационности, однако, совместно приходят к выводу о возможности использования Методики ОАО «ВНИИЖТ» для анализа эксплуатационных расходов и возможных финансовых рисков владельцев инфраструктуры и собственников вагонов (утв. ОАО «РЖД» 10.09.2012 – целью которой является формирование алгоритма расчета изменений эксплуатационных расходов РЖД с выделением основных факторов, подтверждающих «инновационность»).

В письме в ФАС России от 04.07.2014 ОАО «ВНИИЖТ» пишет о том, что не располагает сведениями о критериях инновационности подвижного состава, которые могли быть использованы ФСТ России для приказа, констатирует отсутствие нормативных актов с критериями и сообщает о том, что не проводило работу по определению критериев инновационности подвижного состава.

ОАО «ВНИИЖТ», обращаясь к производителям вагонов в 2012 г, проводило работу по тарифному стимулированию с целью стимулирования приобретения вагонов нового поколения, относящихся к инновационной продукции. В частности, это отражает отчет ОАО «ВНИИЖТ» по работам по договору «Проведение процедуры признания инновационности полувагона модели 12-196 на тележках 18-194-1».

Из отчета ОАО «ВНИИЖТ» по ОАО «НПК «Уралвагонзавод» 2013 г.: Задачей процедуры признания новых инновационных моделей грузовых вагонов является подтверждение соответствия новых моделей вагонов технико-экономическим критериям инновационности (не установлены) и требованиям к инновационным грузовым вагонам (не установлены). Цель работы – признание вагона инновационным. При этом сравнение нового вагона с базовой моделью на основе оценки изменения затрат топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов, на содержание локомотивов, верхнего строения пути и расходов, связанных с осмотром вагонов в пути следования. При этом экономия годовых эксплуатационных затрат составила 19553,77 руб на один вагон для условий работы в 2012 г. Для работы в 2013 г. требуется адаптация с учетом уровня инфляции (20824,77 руб).

В письме ОАО «РЖД» от 30.09.2014 и в Протоколе Минтранса России от 14.11.2014 (также письмо Минтранса России в ФСТ России от 18.12.14) указана сумма 19553,77 руб и признается обоснованной именно эта экономия. Исходя из Методики ОАО «ВНИИЖТ», нужна ли индексация скидки с учетом роста цен на топливо и электроэнергию, вывода не сделано.

При этом не все государства - колеи 1520 согласовали использование на своей территории вагонов с нагрузкой 25 т на ось, исходя из соображений безопасности (Грузия, Финляндия), ограничили полигон курсирования – «таким образом, у вагонов 25 т воздействие на путь отлично от воздействия типовых вагонов с меньшей нагрузкой» (информация из протоколов заседаний Совета СНГ и Балтии).

Дополнительно следует отметить, что, по мнению Минэкономразвития России, Методика ВНИИЖТ непрозрачна, не публична, подразумевает альтернативы по использованию результатов опытной эксплуатации или математических методов

анализа, отдельные положения Методики требуют дополнительной проработки (Протокол предварительных слушаний у Заместителя руководителя ФСТ России от 27.03.2013 и письмо Минэкономразвития России в ФСТ России от 28.11.2012).

Обращает внимание и тот факт, что ЗАО «ТВСЗ» в письме в ФАС России от 28.09.2014 также констатирует отсутствие легального определения инновационных вагонов или вагонов нового поколения.

ОАО «РЖД» в письме в адрес ФАС России от 04.07.2014 говорится о том, что для принятия решения о целесообразности внесения изменений в приказ ФСТ России № 61-т/1 следовало провести дополнительные работы по анализу фактической эффективности эксплуатации на сети железных дорог вагонов с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками, а также по оценке влияния принятых решений на всех участников перевозочного процесса.

ФСТ России в письме в адрес Минтранса России от 20.11.2012 указывало, что корректное применение тарифных решений может быть обеспечено при определении органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта признаков и характеристик инновационного вагона, обеспечивающих экономию затрат ОАО «РЖД». Однако, позднее ФСТ России сообщает об отсутствии критериев инновационности, но исходит из них в своих пояснениях и упоминает, что оценка признаков (характеристик) инновационных вагонов производилась или подтверждалась Минтрансом России, относится к компетенции Минтранса России (письма в ФАС России от 22.12.14, 22.10.14, 03.07.14).

Представителями Минтранса России в рамках рассматриваемого дела не была представлена позиция по критериям инновационности.

В материалах дела была представлена позиция АО «ПГК» и СОЖТ по критериям «инновационности» (письмо в ФАС России от 13.03.2015).

Таким образом, по мнению АО «ПГК», приказы ФСТ России № 61-т/1, № 311-т/1 противоречат требованиям пункта 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

2.9. Согласно письму ОАО «РЖД» от 26.07.2013 № исх-12289 в адрес ФСТ России, ОАО «РЖД» сообщило, что в целях исключения потерь ОАО «РЖД» от установления тарифных льгот, следует ограничить срок действия этих тарифов одним финансовым годом и внести поправки в правила применения данных тарифов.

Согласно письму ОАО «РЖД» в адрес ФСТ России от 06.04.2015 № исх-5306: «ОАО «РЖД» неоднократно обращало внимание ФСТ России на необходимость обязательного подтверждения экономического эффекта от эксплуатации вагонов нового поколения результатами испытаний на соответствие заявленным производителем характеристикам.».

Решение по установлению специальной тарифной схемы для указанных моделей вагонов, предусматривающей снижение уровня тарифов в порожнем рейсе, принято на основании расчетов ОАО «ВНИИЖТ» экономического эффекта от использования полувагонов модели 12-196-01 при условии выполнения заявленных производителем характеристик и обеспечения надежности работы вагонов.

Однако заявленные производителем параметры по итогам работы в 2014 году так и не были подтверждены, о чем ФСТ России была неоднократно проинформирована (письма ОАО «РЖД» от 30.09.2014 № ИСХ-14796 и от 23.12.2014 № ИСХ-20149).

По полувагонам модели 12-196-02 испытания и оценка экономического эффекта не проводились.

Следует отметить, что заключение Минтранса России об обоснованности установления для указанных моделей вагонов специальных тарифных схем Прейскуранта №10-01 было сделано без учета позиции ОАО «РЖД».

Таким образом, в настоящее время создан прецедент установления специальных тарифов для вагонов нового поколения только на основе оценочных расчетов.

Вместе с тем подобные решения, не подтвержденные результатами испытаний, оказывают негативное влияние на доходную базу ОАО «РЖД».

Принимаемые ценовые решения в отношении вагонов нового поколения фактически являются элементом перекрестного субсидирования и, соответственно, требуют выработки механизма возврата средств, направленных на стимулирование приобретения собственниками и операторами железнодорожного подвижного состава грузовых вагонов нового поколения. Это особенно актуально в нынешних экономических условиях деятельности ОАО «РЖД», когда принимаются государственные решения об индексации тарифов ниже экономического уровня и на поддержку компании выделяются значительные бюджетные средства.

Понимая необходимость упорядочения процесса отнесения вагонов нового поколения к категории «инновационная продукция» и определения экономического эффекта от их эксплуатации, ОАО «РЖД» приступило к разработке стандарта «Регламент и методика оценки экономического эффекта для ОАО «РЖД» от эксплуатации инновационных вагонов», который, по мнению ОАО «РЖД», должен быть утвержден федеральными органами исполнительной власти.

С учетом изложенного ОАО «РЖД» просит принять решение по следующим вопросам:

отмена решения об установлении специальных тарифных схем Прейскуранта №10-01 для вагонов моделей 12-196-01 и 12-196-02 производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод» либо компенсация потерь доходов компании от принятия указанного решения;

возврат ОАО «РЖД» средств поддержки, направленных на стимулирование приобретения собственниками и операторами железнодорожного подвижного состава грузовых вагонов нового поколения;

утверждение федеральными органами исполнительной власти стандарта «Регламент и методика оценки экономического эффекта для ОАО «РЖД» от эксплуатации инновационных вагонов».

13.05.2015 ОАО «РЖД» проведено совещание с участием НП СОЖТ в рамках данного совещания участниками отмечено, что необходимо определить четкие критерии для признания вагонов инновационными на основе его характеристик и

потребительских свойств, а также необходимость обеспечения равных тарифных условий для перевозок во всех видах подвижного состава, независимо от их деления по признаку инновационности. Экономическая эффективность инновационных вагонов должна обеспечиваться исключительно за счет их улучшенных характеристик, а не искусственных мер тарифного стимулирования (протокол от 13.05.2015 № ВЯ-27пр представлен в материалы дела).

**3)** Постановлением Правительства Российской Федерации № 41 от 20 января 2014 г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» (далее – Постановление № 41) определены параметры инновационности для стимулирования приобретения покупателями новых вагонов и получения лизинговыми организациями субсидий из федерального бюджета при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой. К числу этих параметров согласно постановлению относятся:

- восприятие осевой нагрузки от 25 тс и более;

- пробег от постройки до первого деповского ремонта не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет);

- межремонтный пробег между плановыми видами ремонта не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет);

- климатическое исполнение УХЛ категория I (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категории I) по ГОСТу 15150-69.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 19.11.2014 № 1223 (далее — постановление № 1223) утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности, и признано недействующим постановление Правительства Российской Федерации № 41 от 20 января 2014 г.

Постановлением № 1223 определены параметры инновационности для стимулирования приобретения покупателями новых вагонов и получения лизинговыми организациями субсидий из федерального бюджета при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой. Согласно указанным Правилам к числу инновационных вагонов относятся, вагоны, имеющие следующие характеристики:

1. Восприятие осевой нагрузки - от 25 тс и более.
2. Пробег от постройки до первого деповского ремонта - не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет).
3. Межремонтный пробег между плановыми видами ремонта - не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет).
4. Климатическое исполнение УХЛ категория 1 (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категория 1) по [ГОСТу 15150-69](#).

Также в постановлении № 1223 указаны критерии для грузовых вагонов для перевозки автомобилей, вагонов пассажирских двухэтажных.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 № 877-р, установлены следующие целевые направления создания подвижного состава нового поколения:

- осевые нагрузки 27 - 30 тонно-сил;
- скорости до 140 км/час;
- применение платформ с раздвижными колесными парами для контейнерных перевозок;
- снижение тары грузового вагона на 25 процентов;
- создание специализированных вагонов для маршрутных поездов с нагрузками 27 - 30 тонно-сил/ось и 8,5 - 9,5 т/м;
- увеличение наработки грузового вагона на отказ на 30 - 40 процентов;
- создание платформы для скоростной перевозки контейнеров;
- ресурс бандажей не менее 600 тыс. км;
- использование вагонов с кузовом из алюминиевых сплавов.

Некоммерческое партнерство «Объединение производителей железнодорожной техники» также рассматривало параметры, обеспечивающие инновационность вагонов. Эти параметры были утверждены на заседании Комитета по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» (протокол №16 от 18-19.10.2012). В числе параметров:



- восприятие осевой нагрузки от 23,5 тс и выше.

- пробег от постройки и капитального ремонта до деповского ремонта не менее 500 тыс. км (не менее 4 лет).

- межремонтный пробег между деповскими ремонтами не менее 250 тыс. км (не менее 2 лет).

- допустимая скорость движения груженых и порожних вагонов на прямых участках пути и кривых большого и среднего радиуса (650 м и более) с рельсами Р65 по условиям воздействия на путь устойчивости вагона от схода с рельсов не менее 90 км/ч.

- коэффициент вертикальной динамики обрессоренных частей кузова в порожнем состоянии не более 0,65 и в груженом состоянии не более 0,55.

- рамные силы в долях от осевой нагрузки в порожнем состоянии не более 0,3 и в груженом состоянии не более 0,25.

- твердость обода колеса должна быть не менее НВ 320 на глубине не менее 50 мм.

- подшипник должен обеспечивать среднюю наработку на отказ не менее 750 тыс. км.

- кузов вагона, имеющий коэффициент тары для универсального полувагона - не более 0,36.

Таким образом, фактически законодательно не закреплено понятие инновационности, а также параметры инновационности железнодорожных вагонов и критерии отнесения железнодорожных вагонов к инновационным в целях установления/изменения тарифов на перевозку грузов.

Отсутствие универсальных и объективных критериев инновационности железнодорожного подвижного состава, применимых для целей тарифообразования, в том числе для применения сниженных тарифов, не позволяет формировать недискриминационные условия хозяйственной деятельности на рынке услуг по предоставлению вагонов.

**4).** Тарифное регулирование в соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» осуществляется по субъектному принципу (организация признается субъектом естественной монополии и на его услуги вводится тарифное регулирование).

Основным принципом тарифообразования, закрепленным статьей 12 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях», является необходимость возмещения экономически обоснованных затрат субъектов естественных монополий в регулируемой сфере деятельности.

Порядок тарифного регулирования в сфере железнодорожных перевозок определен постановлением Правительства Российской Федерации от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» (далее - постановление № 643).

Постановлением № 643 утверждено Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий сфере железнодорожных перевозок (далее – Положение), и перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством (далее – Перечень).

Согласно пункту 4 Положения государственное регулирование тарифов, сборов и платы осуществляется, в том числе в целях обеспечения недискриминационного доступа к услугам железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе к услугам по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Согласно пункту 5 государственное регулирование тарифов, сборов и платы основывается на следующих принципах:

а) формирование тарифов, сборов и платы с учетом данных раздельного учета расходов, доходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим, укрупненным видам работ (услуг), сегментам деятельности (естественно-монопольный, конкурентный) субъектов регулирования;

б) установление тарифов, сборов и платы с учетом себестоимости и уровня рентабельности с целью обеспечения безубыточности деятельности субъектов регулирования.

Согласно пункту 2 Перечня услуга перевозки железнодорожным транспортом грузов, в том числе перевозка порожнего железнодорожного подвижного состава в составе грузовых поездов отнесена к регулируемым услугам.

Перевозка в вагонах с улучшенными техническими характеристиками или в инновационных вагонах данным Перечнем не выделена в отдельную услугу.

Приказом ФСТ России от 19.08.2011 № 506-т утвержден Порядок рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также перечня документов, представляемых для их установления (изменения) (далее – Порядок рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов).

Согласно пункту 4 Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов рассмотрение вопросов по установлению (изменению) тарифов в ФСТ России осуществляется на основании предложений федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, общественных организаций потребителей, их ассоциаций и союзов, хозяйствующих субъектов либо по инициативе ФСТ России.

Процедура и сроки рассмотрения ФСТ России вопросов по установлению (изменению) тарифов на перевозки в вагонах с улучшенными характеристиками или в инновационных вагонах Порядком специально не урегулированы.

Документы и информация ОАО «РЖД» для подготовки документов для обращения в ФСТ России за изменением тарифа в сфере железнодорожных перевозок грузов, в

том числе по перевозкам в вагонах с улучшенными техническими характеристиками или в инновационных вагонах, в открытых источниках отсутствуют.

Приказом ФСТ России от 18.12.2012 № 398-т/3 (ред. от 18.11.2014) утверждены Правила и условия применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней (далее – Правила).

Согласно пункту 12 Порядка субъект регулирования принимает решение о снижении уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, исходя из экономической эффективности для субъекта регулирования от принятия такого решения, в том числе для инновационного развития железнодорожного транспорта, стимулирования внедрения новой техники и технологий на железнодорожном транспорте, в том числе в части новых типов вагонов и вагонных тележек, обеспечивающего повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта общего пользования.

Таким образом, у ОАО «РЖД» есть право самостоятельного изменения тарифа на перевозку грузов, в целях инновационного развития железнодорожного транспорта, стимулирования внедрения новой техники и технологий на железнодорожном транспорте, в том числе в части новых типов вагонов и вагонных тележек, обеспечивающего повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта общего пользования.

Приказом Минтранса России от 31.12.2010 № 311 утвержден Порядок ведения отдельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД» (далее – Порядок отдельного учета).

В рамках рассмотрения дела ОАО «РЖД», иные лица, участвующие в деле не представили доказательств наличия экономического эффекта для инфраструктуры железнодорожного транспорта при предоставлении тарифной скидки на порожний пробег вагонов с улучшенными характеристиками.

Кроме того, согласно пояснениям представителей ОАО «РЖД» данный учет не ведется и не предусмотрен Порядком отдельного учета.

Вместе с тем ОАО «Алтайвагон», ЗАО «Промтрактор-Вагон», АО «ПГК» указывают, что тарифный подход должен быть универсальным для всех вагонов со схожими техническими характеристиками.

Позиция АО «ПГК» по определению принципов отнесения вагонов к категории инновационных основана на необходимости улучшения технических, коммерческих и эксплуатационных показателей инновационного подвижного состава с целью увеличения эффективности работы вагона, повышения его доходности и сокращения срока его окупаемости, а также на перевозку широкого перечня грузов меньшим количеством вагонов при сохранении объемов и общего веса перевозимых грузов.

При этом, критерии инновационности представляется целесообразным разделить на базовые - востребованные инфраструктурой и операторами, и дополнительные

- индивидуализированные по родам подвижного состава, востребованные грузовладельцами (грузоотправителями) и операторами. Дополнительные критерии должны применяться одновременно с базовыми.

Данный подход поддержан большинством собственников подвижного состава в лице СРО НП «СОЖТ», которое неоднократно направляло соответствующие обращения в Минтранс и Минпромторг (письма представлены в материалах дела).

К базовым критериям инновационности основных родов грузовых вагонов предлагается относить:

(1) Комбинированный норматив межремонтного периода:

- от постройки и капитального ремонта до первого деповского ремонта: пробег - не менее 500 тыс. км (не менее 5 лет);

- между деповскими ремонтами: пробег - не менее 250 тыс. км (не менее 3 лет);

(2) Гарантийный срок эксплуатации колесных пар вагона - не менее 800 тыс. км или не менее 8 лет;

(3) Обеспечивать техническое обслуживание вагонов на станции формирования с проведением следующего технического обслуживания на станции назначения – не менее, чем через 3500 км;

(4) Гарантийный срок эксплуатации комплектующих инновационных вагонов должен быть не менее заявленных межремонтных пробегов;

(5) Конструкция и детали комплектации инновационного вагона должны обеспечивать взаимозаменяемость колесных пар под вагонами с одинаковой нагрузкой на ось;

(6) Наличие заключения уполномоченной организации, включая заключение по результатам независимой технической экспертизы, о соответствии отраслевым нормативным актам и иным руководящим документам, включая государственные, отраслевые стандарты и технические условия, заявленных гарантийных обязательств на продукцию и отдельные комплектующие (в том числе резинотехнические изделия, запасный резервуар, колесные пары и иное).

(7) Обеспечивать фиксацию обязанностей изготовителя по обеспечению и осуществлению сервисного обслуживания продукции на весь период ее эксплуатации, включая: замену продукции и/или неисправных комплектующих, узлов, агрегатов соразмерного уменьшения покупной цены, безвозмездное устранение дефектов, возмещение расходов пользователя в случае самостоятельного устранения дефектов и затрат в связи с непроизводительными простоями, проведения ремонтных работ силами производителя.

К дополнительным критериям инновационности грузовых вагонов, индивидуализированных для каждого рода подвижного состава, предложено относить:

1. Для полувагонов:

1.1. Ходовые части, обеспечивающие как в новом состоянии, так и с допустимыми в эксплуатации износами, восприятие осевой нагрузки от 23,5 тс и выше.

2. Для крытых универсальных вагонов:

2.1. Объем кузова крытого универсального вагона - не менее 160 м<sup>3</sup>.

2.2. Осевая нагрузка крытого универсального вагона - не менее 23,5 тс.

3. Для вагонов-цистерн для перевозки нефти и нефтепродуктов:

3.1. Объем котла вагона-цистерны, предназначенного для перевозки нефти и нефтепродуктов, имеющих плотность от 720 кг/ м<sup>3</sup> до 960 кг/ м<sup>3</sup> - не менее 86,0 м<sup>3</sup>.

3.2. Грузоподъемность вагона-цистерны, предназначенного для перевозки нефти и нефтепродуктов, имеющих плотность от 720 кг/ м<sup>3</sup> до 960 кг/ м<sup>3</sup> - не менее 69 тс.

3.3. Восприятие осевой нагрузки от 23,5 тс и выше.

4. Для вагонов-цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов:

4.1. Перевозка захлажденного сжиженного углеводородного газа при давлении насыщенных паров, не превышающем 0,5 МПа.

4.2. Грузоподъемность вагона-цистерны - не менее 52 тн и/или объем кузова вагона-цистерны - не менее 84 м<sup>3</sup>.

4.3. Вес тары вагона-цистерны – не более 29 тн.

5. Для платформ универсальных:

5.1. Грузоподъемность платформы для перевозки контейнеров, танк- контейнеров, колёсных и гусеничных машин, штучных, лесных, насыпных и других грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков - не менее 72 тн.

6. Для платформ скоростных, в том числе предназначенных для перевозки изотермических контейнеров:

6.1. Конструкционная скорость движения платформы - не менее 140 км/час, с возможностью следования в составах пассажирских и почтово-багажных поездов.

7. Для специализированных вагонов - цистерн для перевозки химических и специальных грузов (кислот):

7.1. Грузоподъемность вагона-цистерны - не менее 68 тн.

Согласно пункту 1.4 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220, не требуется проведение анализа состояния конкуренции на товарном рынке при рассмотрении дел о нарушении антимонопольного законодательства, возбужденных по признакам, в том числе статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Вместе с тем необходимо отметить, экономический эффект в сегменте оказания услуг предоставления инновационных вагонов ограничивает конкуренцию, в том

числе на смежных рынках реализации вагонов и предоставления вагонов, предоставления ОАО «РЖД» услуг инфраструктуры.

Утверждение ФСТ России изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», касающихся установления пониженных железнодорожных тарифов в отношении порожнего пробега ряда моделей вагонов, не на основе универсального принципа создают неравные условия хозяйствования на рынке предоставления подвижного состава для перевозки грузов железнодорожным транспортом.

На основании вышеизложенного, Комиссия пришла к выводу, что действия ФСТ России по утверждению изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», касающихся установления пониженных железнодорожных тарифов в отношении порожнего пробега ряда моделей вагонов не на основе универсального принципа - для вагонов с соответствующими техническими характеристиками, а в индивидуальном порядке, не соответствуют пункту 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2015 года № 373 «О некоторых вопросах государственного управления и контроля в сфере антимонопольного и тарифного регулирования» ФСТ России упразднена, функции ФСТ России переданы ФАС России.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 - 3 статьи 41, пункту 3 части 1 статьи 48 Закона о защите конкуренции, Комиссия

## **РЕШИЛА:**

Прекратить рассмотрение дела № 1-15-112/00-03-14 о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ФСТ России в соответствии с пунктом 3 части 1 статьи 48 Закона о защите конкуренции.