



**«Антимонопольное регулирование  
на грузовом железнодорожном  
транспорте в 2011 – 2013 гг. и  
задачи развития конкуренции на  
рынке грузовых железнодорожных  
перевозок»**

ФАС России  
2013 г.

## Дела о нарушениях антимонопольного законодательства в отношении ОАО "РЖД" и его группы лиц за 2009-2012г.

Статья АМЗ	Кол-во дел, по которым вынесены решения о признании нарушения и предписания	Количество не обжалованных решений, предписаний антимонопольного органа	Количество обжалованных в суд решений и предписаний антимонопольного органа	Количество решений и предписаний оставленных в силе судами	% решений оставленных в силе от общего числа обжалованных в суд	Количество решений и предписаний вступивших в силу (кол-во не обжалованных+кол-во, выигранных в суде)			% решений, оставленных в силе от общего числа дел по которым приняты решения о нарушении
						ВСЕГО	Территориальные Управления	Центральный Аппарат	
ст. 10	133	33	100	68	<b>68</b>	<b>101</b>	93	8	<b>76</b>
ст. 11	8	2	6	2	<b>33</b>	<b>4</b>	3	1	<b>50</b>
ст. 15	1	1	0	0	<b>0</b>	<b>1</b>	1	0	<b>100</b>
ст. 17	20	3	17	2	<b>12</b>	<b>4</b>	3	1	<b>20</b>
ст. 18	4	2	2	1	<b>50</b>	<b>3</b>	3	0	<b>75</b>
<b>Итого</b>	<b>166</b>	<b>41</b>	<b>125</b>	<b>73</b>	<b>58</b>	<b>113</b>	103	10	<b>68</b>

# Дела о нарушении АМЗ, рассмотренные территориальными управлениями ФАС России

## Самарское УФАС России:

**2012 год:** ОАО «РЖД» отказало ОАО «Средневолжская Логистическая Компания» в направлении в Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор) предложения об открытии станции Кинель по параграфам 8н и 10н Тарифного руководства № 4. Принято решение о признании ОАО «РЖД» нарушившим часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выдано предписание. Решение и предписания обжалованы в суде (№ дела А55-15003/2011), в удовлетворении требований ОАО «РЖД» о признании недействительными решения и предписания УФАС отказано, решение и предписание вступило в законную силу.

## Челябинское УФАС России:

**2012 год:** ОАО «РЖД» ущемляло интересы ЗАО «Завод ЖБИ Агрострой», путем необоснованного взимания платы за пользование путями необщего пользования, принадлежащих ОАО «РЖД», по договору на эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования от 29.06.2011. Вынесено решение о признании ОАО «РЖД» нарушившим пункт 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выдано предписание о перечислении в федеральный бюджет дохода, полученного в результате нарушения антимонопольного законодательства. Обжалованы в суде (№ дела А76-24183/2012), в удовлетворении требований ОАО «РЖД» о признании недействительными решения УФАС отказано, решение вступило в законную силу.

# Дела о нарушении АМЗ, рассмотренные территориальными управлениями ФАС России (продолжение)

## Иркутское УФАС России:

**2010 год:** ОАО «РЖД» признано нарушившим требования части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, что выразилось в необоснованном взимании с ООО «Региональный Бизнес» сбора за маневровую работу совмещенную с подачей-уборкой вагонов, при поставке погруженных железнодорожных вагонов на весы сторонней организации ООО «Стройвессервис ВРЖД» при отсутствии в них перегруза сверх грузоподъемности вагона. Решение и предписания обжалованы в суде (№ дела №А19-13940/2010), в удовлетворении требований ОАО «РЖД» о признании недействительными решения и предписания УФАС отказано, решение и предписание вступило в законную силу.

## Ленинградское УФАС России:

**2010 год:** ОАО «РЖД» признано нарушившим пункты 3, 9 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, путем навязывания невыгодных технических условий примыкания пути необщего пользования ООО «Петротранс-Приморск», а также в препятствовании доступу на товарный рынок по перевалки нефти и нефтепродуктов. Решение и предписания обжалованы в суде (№ дела А56-28132/2012), в удовлетворении требований ОАО «РЖД» о признании недействительными решения и предписания УФАС отказано, решение и предписание вступило в законную силу. Судебные процессы завершены в 2013 году.

## Свердловское УФАС России:

**2012 год:** ОАО «РЖД» признано нарушившим пункт 8 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, путем создания дискриминационных условий осуществления деятельности операторам подвижного состава: заключение с отдельными операторами (ОАО «ПГК», ООО «ТрансСиб-Урал») договоров на оказание услуг по организации перевозок грузов, предусматривающих приоритетное отправление и пропуск их подвижного состава, что могло привести к ограничению конкуренции среди операторов железнодорожного подвижного состава и (или) экспедиторов. Решение обжаловано в суде (№ дела №А60-1302/2013), в удовлетворении требований ОАО «РЖД» о признании недействительным решения УФАС отказано, решение вступило в законную силу.

# Дело № 1 10/79-11

## о нарушении антимонопольного законодательства

Комиссия ФАС России признала ОАО «РЖД» нарушившим пункта 5 части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции:

Нарушения выразились в том, что ОАО «РЖД» в 2009-2010 г.г. разослало ряд телеграмм (№ ЦЭТ-29/35 от 23.10.2009 г., № исх. 21928 23.12.2009 г., № ЦЭТ-29/26 от 07.06.2010г.) своим структурным подразделениям и независимым хозяйствующим субъектам, в том числе своим подрядным организациям, с требованием не закупать продукцию ЗАО «ТрансКатКабель» (г. Санкт-Петербург) и ООО ПО «Энергокомплект», республика Беларусь.

До этого ЗАО «ТрансКатКабель» весь производимый объем (до 100%) несущего троса, а также около 90% объема медного контактного провода реализовывало для целей строительства и/или капитального ремонта железнодорожных путей в интересах ОАО «РЖД» (его дочерних и зависимых обществ).

Выдано предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства путем отмены телеграмм ОАО «РЖД» от 23.10.2009г. №ЦЭТ-29/35 и от 07.06.2010 г. № ЦЭТ-29/26, а также иных телеграмм, писем, распоряжений и т.д., содержащих требования не закупать кабельно-проводниковую продукцию производства ЗАО «ТрансКатКабель» и ООО ПО «Энергокомплект» (Республика Беларусь) и/или устанавливающих требования закупать в приоритетном порядке соответствующую продукцию у ЗАО «ТРАНСКАТ», а закупки указанной кабельно-проводниковой продукции других производителей осуществлять только по согласованию с ОАО «РЖД» (его структурными подразделениями), направленных хозяйствующим субъектам, не входящим в одну группу лиц с ОАО «РЖД».

Решение и предписание обжалованы в суде (дело № А40-41879/2012), признаны законными.

# Дело № 1 10/165-11

## о нарушении антимонопольного законодательства

Комиссия ФАС России признала ОАО «РЖД» нарушившим пункты 3, 4, 5 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, в части:

- понуждения грузоотправителей к переходу в расчетах за грузовые железнодорожные перевозки на тарифные схемы Прейскуранта № 10-01 для собственного/арендованного подвижного состава, что влечет необходимость к заключению договоров об организации перевозок с использованием вагонов принадлежащих на праве собственности и (или) ином законом праве лицам не являющихся перевозчиками, услуги которых по предоставлению вагонов под перевозку грузов железнодорожным транспортом не регулируются со стороны государства;

- необеспечения ОАО «РЖД» мер по сохранению доступа к услугам грузовых железнодорожных перевозок в вагонах перевозчика, предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации, а именно непроведение корпоративных процедур обязывающих дочерние общества владеющие вагонами, предоставлять указанные вагоны ОАО «РЖД» в случаях необходимости обеспечения перевозчиком обязанности по подаче транспортных средств, предусмотренной статьей 791 Гражданского кодекса Российской Федерации;

- ненаправление лицам, не входящим в группу лиц ОАО «РЖД», публичной оферты, раскрывающей существенные условия привлечения ОАО «РЖД» погрузочных ресурсов (вагонов) для обеспечения платежеспособного спроса контрагентов (грузоотправителей) на услуги железнодорожных перевозок грузов),

- непроведение переговоров с собственниками вагонов о привлечении их подвижного состава для осуществления перевозок, заявленных лицами, подавшими ОАО «РЖД» заявки по форме ГУ-12, с указанием принадлежности вагонов перевозчику.

- уклонения от заключения договора на услуг по перевозке грузов на условиях исполнения перевозчиком обязательств, возложенных на него статьей 791 Гражданского кодекса Российской Федерации.

ОАО «РЖД» выдано предписание об удовлетворении заявок на перевозки грузов на условиях инвентарного парка и об организации взаимодействия с компаниями, входящими в группу лиц ОАО «РЖД» и другими операторскими компаниями в этих целях.

В настоящее время данное решение и предписание по данному делу обжалуется ОАО «РЖД» в суде.

# Грузовые перевозки 2008-2009 гг. (3 этап реформы) Ситуация стабильная:

- ОАО «ПГК» оперирует вагонами самостоятельно в условиях конкуренции с другими операторами.
- ОАО «РЖД» отвечает обязанностями по предоставлению парка вагонов.
- Грузоотправитель имеет выбор (парк инвентарный/парк собственный).
- Вагонная составляющая у операторов, в том числе ОАО «ПГК», близка к рыночной.

Перевозка на условиях инвентарного парка по схеме «П»  
(Прейскурант № 10-01; В+Л+И)

Перевозка с использованием  
собственного/арендованного  
подвижного состава (схема  
«С/А»)

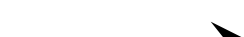
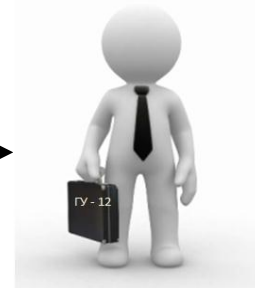
Грузоотправители/  
грузополучатели

Независимые  
операторы

ОАО «РЖД»

Локомотив

Инфраструктура



- Договор оператора с перевозчиком

- Договор грузоотправителя с оператором, включающий  
услугу по предоставлению вагонов

- Договор грузоотправителя с перевозчиком

**Грузовые перевозки: 2010 -2011 гг. (агентская схема договоров между ОАО «РЖД» и ОАО «ПГК»):** При фактическом избытке вагонов на рынке сложился дефицит вагонов (при большом количестве вагонов вывозят меньше груза); рост стоимости перевозки до 30 % и более; вагонной составляющей в 2 раза; снижение доступности услуг с 90 % до 60 % (крупные грузоотправители); с 75-80 % до 30 % (малый и средний бизнес)

- ОАО РЖД» - перевозчик -оператор (лицо действующее в интересах ОАО «ПГК»)
- По агентской схеме ОАО «РЖД» перестало отвечать за обязанность подачи подвижного состава (вагонов).

**Перевозка на условиях работы ОАО «РЖД» по агентской схеме, перевозка на условиях инвентарного парка по схеме «П» ограничена**

**Перевозка с использованием собственного/арендованного подвижного состава (схема «С/А»)**

**Грузоотправители/грузополучатели**



**ОАО «РЖД»**

**Локомотив**

**Инфраструктура**



- Агентский договор
- Договор оператора с перевозчиком
- Договор грузоотправителя с оператором, включающий услугу по предоставлению вагонов
- Договор грузоотправителя с перевозчиком



**2012 год (после принятия Постановление Правительства РФ № 1051; приказа Минтранса № 258; решения и предписания ФАС России по делу № 1 10 / 165-11**

Вагоны собственности ОАО «ВГК» парк ВСП начал работать на условиях инвентарного парка - Приказ ФСТ № 444-т

Грузоотправитель имеет выбор вагонов для перевозки: вагоны собственные, либо вагоны парка ВСП.

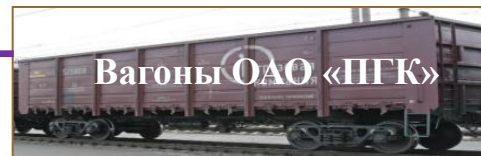
В течение 2012 г. ставка аренды вагона ВСП, тарифа парка ВСП неизменны. Корректирующие коэффициенты не применялись.

Ставка аренды ВСП (только вагоны ОАО «ВГК») не отражает рыночную ситуацию, вагоны независимых операторов не привлекаются.

Острота проблем оборота порожнего состава снижена, но не разрешена.

Перевозка в парке ВСП (на условиях «П»), приказ ФСТ № 444-т

Перевозка с использованием собственного/арендованного подвижного состава (схема «С/А»)



ОАО «РЖД»

Локомотив

Инфраструктура

Вагоны ОАО «ВГК» (по схеме ВСП)



- Договор оператора с перевозчиком
- Договор грузоотправителя с оператором, включающий услугу по предоставлению вагонов
- Договор грузоотправителя с перевозчиком
- Договор аренды (ставка аренды установлена с учетом приказа ФСТ № 444-т)

# Институт предупреждения

**Предупреждение – новый инструмент антимонопольного воздействия, направленный на устранение правонарушения и причин его возникновения, без возбуждения дела.**

**Механизм предупреждения применяется** в отношении доминирующих х/с при выявлении признаков навязывания контрагенту условий договора, невыгодных для него, и необоснованного отказа или уклонения от заключения договора с отдельными покупателями.

**Принятие решения о возбуждении дела по признакам нарушения пунктов 3,5 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции без вынесения предупреждения и до завершения срока его выполнения не допускается.**

**Выполнение предупреждения в установленный срок – освобождение от административной ответственности.**

**Законодательно механизм предупреждения введен в Российской Федерации третьим антимонопольным пакетом**

**За год применения данного механизма отметились снижение количества возбуждаемых дел, при этом 3/4 из выданных предупреждений исполнены в установленный срок.**

# Институт предупреждения

ФАС России и территориальными управлениями ФАС России в рамках осуществления контроля за соблюдением Закона о защите конкуренции за период 2009-2012 гг. рассмотрено более 150 дел о нарушениях антимонопольного законодательства со стороны ОАО «РЖД» и его группы лиц, около 70 % решений и выданных на их основе предписаний законными и обоснованными. Наибольшее количество нарушений со стороны ОАО «РЖД» и его группы лиц приходится на статью 10 Закона о защите конкуренции - злоупотребление доминирующим положением на рынке (отказ от заключения договора, навязывание невыгодных условий договора; создание дискриминационных условий). По данной статье рассмотрено 133 дела, из них обжаловано в судах-100, оставлено судами в силе -68, исполнено решений и предписаний — 101.

С января 2012 года (третий антимонопольный пакет) в Российской Федерации введен механизм предупреждения.

В 2012-2013 году ЦА ФАС России выдано ОАО «РЖД» 4 предупреждения:

3- навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора, в части издания телеграмм, устанавливающих ограничения по дате, объему отправки грузов, по согласованию заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования (переход на месячное планирование), сокращенные сроки межремонтных пробегов (исполнено), а также навязывание договоров на увеличение сроков доставки грузов: 1- исполнено.

# Экспертный совет по железнодорожному транспорту при ФАС России

## Приказ ФАС России от 14.11.2005 № 262 (ред. от 19.01.2009, с изм. от 31.05.2013) «Об утверждении Положения об Экспертном совете по железнодорожному транспорту при Федеральной антимонопольной службе»

Основными задачами Экспертного совета являются:

- содействие развитию конкуренции в сфере железнодорожного транспорта;
- содействие защите конкуренции, в том числе предупреждению, пресечению монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции в сфере железнодорожного транспорта;
- подготовка предложений по совершенствованию законодательства в сфере железнодорожного транспорта;
- экспертиза документов и оценка информации, представленной на рассмотрение Экспертного совета его членами;
- разработка рекомендаций по совершенствованию государственного контроля соблюдения антимонопольного законодательства Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта;
- взаимодействие по вопросам совершенствования антимонопольного законодательства Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта с федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, иными осуществляющими функции указанных органов органами и организациями и участниками рынка услуг в сфере железнодорожного транспорта;
- содействие освещению в средствах массовой информации актуальных вопросов развития конкуренции и соблюдения антимонопольного законодательства Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта.

# Состав Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России

Ассоциация железнодорожных перевозчиков «Союз транспортных компаний»  
Ассоциация операторов рефрижераторного подвижного состава  
Ассоциация перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта  
Ассоциация предприятий промышленного железнодорожного транспорта («Промжелдортранс»)  
Национальная ассоциация транспортников России  
Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации  
Национальный союз железнодорожников Российской Федерации  
Союз товаропроизводителей, предпринимателей Красноярского края  
Союз транспортников России  
Комитет по транспорту, экспедированию и логистике Кузбасской торгово-промышленной палаты  
Центрально – Сибирская торгово-промышленная Палаты  
Некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава  
НП «Консорциум «Русская Сталь»  
НП «Гильдия экспедиторов»  
НП «Союз малого и среднего бизнеса Свердловской области»  
НП «Центр защиты прав предпринимателей и инвесторов «Арт де Лекс»»  
НО «СОЮЗГРУЗПРОМТРАНС»  
НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта»  
ФГБОУ ВПО «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»  
Проектный и научно-исследовательский институт промышленного транспорта

# Состав Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России (продолжение)

Общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ»  
НП производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей»  
Группа компаний «ТрансСибУрал»  
Группа компаний ОАО «Мечел»  
ЗАО «Русагротранс»  
ОАО «В-Сибпромтранс»  
ОАО «НЛМК»  
ОАО «ПГК»  
ОАО «Северсталь»  
ОАО «СУЭК»  
ОАО «ТМК»  
ОАО «Трансконтейнер»  
ОАО «Транспортно-экспедиторский Альянс Восток-Запад»  
ОАО «Уральская Сталь»  
ОАО АК «Железные дороги Якутии»  
ООО «БалтТрансСервис»  
ООО «ЕвразХолдинг»  
ООО «НТК»  
ООО «Трансойл»  
ООО УК «МЕТАЛЛОИНВЕСТ»

# Наиболее важные вопросы, рассмотренные на Экспертном совете по железнодорожному транспорту при ФАС России

## Вопросы

Коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок (КИР): модели организации и этапы реализации

Обсуждение проекта Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП)

Обсуждение проекта Регламента предоставления группой лиц в составе ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «ВГК» грузоотправителям вагонов (в том числе для выполнения вагонных отправок)

Подготовка нормативных правовых актов, регулирующих перевозки порожних вагонов не принадлежащих перевозчику

## Принятые решения

Необходимость разработки и реализации Программы создания Коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок, формирования НО «Совет рынка железнодорожного транспорта», внесения изменений в законодательные акты и федеральные законы Российской Федерации в области железнодорожного транспорта.

Необходимость доработки проблемных вопросов ЕСТП. Возможность использовать ЕСТП как составную часть КИР.

Приведение Регламента в соответствии с требованиями, отвечающими нормам антимонопольного законодательства.

Необходимость разработки нормативного правового акта, направленного на урегулирование вопросов, связанных с перемещением в порожнем состоянии порожних вагонов, не принадлежащих перевозчику, по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования с учетом норм антимонопольного законодательства и законных интересов пользователей услуг железнодорожного транспорта общего пользования

# Участие ФАС России при разработке нормативных правовых актов в сфере регулирования железнодорожным транспортом 2011-2013гг

## ПРОЕКТЫ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ЗАКОНОВ

1. «О ратификации Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики»
2. «О внесении изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»
3. «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
4. «О внесении изменений в Федеральный закон «О естественных монополиях» и отдельные законодательные акты»
5. «О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
6. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части раскрытия информации и информатизации регуляторных процессов»
7. «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»



# Участие ФАС России при разработке нормативных правовых актов в сфере регулирования железнодорожным транспортом 2011-2013гг (продолжение)

## ПРОЕКТЫ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1. «О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования»
2. «Об утверждении правил установления тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, применяемых в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг» (локальные тарифы)
3. «Об основах правового регулирования деятельности операторов и их взаимодействия с участниками перевозочного процесса при перевозках грузов»
4. «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации «О лицензировании отдельных видов деятельности»
5. «О государственном контроле (надзоре) в области регулируемых государством цен (тарифов), а также изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»

Проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, а также План мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года .

Рассмотрены материалы по закрытию более 500 железнодорожных пунктов по соответствующим параграфам и знакам Тарифного руководства №4.

Иные проекты федеральных законов, Постановлений Правительства Российской Федерации, соглашения и приказы федеральных органов исполнительной власти.

Все проекты НПА с 2013 года размещаются на сайте <http://regulation.gov.ru/>

# Мероприятия по развитию конкуренции в сфере железнодорожных перевозок

## 1. Совершенствование законодательства в сфере грузовых перевозок, с учетом гармонизации в рамках ЕЭК и сложившейся рыночной ситуации, в том числе необходимы:

- модернизация законодательства о естественных монополиях: дополнение Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (с одновременной отменой Федерального закона «О естественных монополиях») положениями, предусматривающими особенности государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий, и отраслевого законодательства нормами, отражающими специфику регулирования отдельных рынков;

- модернизация законодательства о железнодорожном транспорте: внесение изменений в Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», предусматривающих введение понятия «коммерческая инфраструктура рынка», а также уточнения понятия «оператор железнодорожного подвижного состава», определяющих основы формирования товарных рынков услуг, оказываемых на железнодорожном транспорте;

- актуализация Перечня работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, утвержденного постановлением Правительства РФ от 05.08.2009 № 643, в том числе в части включения в данный перечень услуги по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов; детализации перечня начально-конечных операций перевозки грузов, в части осмотра грузовых вагонов (вагонов-цистерн), введения понятия «технический, коммерческий осмотр грузовых вагонов».

# Мероприятия по развитию конкуренции в сфере железнодорожных перевозок (продолжение)

**2. Создание коммерческой инфраструктуры рынка грузовых железнодорожных перевозок** в целях установления взаимодействий хозяйствующих субъектов - участников товарных рынков в указанной сфере и согласования процедур взаимодействия на основе рыночных методов в соответствии с действующим законодательством.

**3. Обеспечение недискриминационного доступа к железнодорожным перевозкам (пока не созданы условия конкуренции перевозчиков).**

Обеспечение недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры путем государственного регулирования тарифов на услуги инфраструктуры, определения существенных условий договора предоставления услуг инфраструктуры (договора технологического присоединения), запрета на необоснованный отказ в предоставлении услуг инфраструктуры;

**4. Поэтапное прекращение государственного регулирования тарифов на грузовые перевозки в конкурентных секторах и формирование тарифных условий для заключения долгосрочных договоров на перевозки.**

**5. Развитие мощностей для производства среднетоннажных универсальных контейнеров,** являющихся социально-значимым товаром при перевозках грузов физических лиц и хозяйствующих субъектов- представителей сферы предпринимательства малого и среднего бизнеса в контейнерах железнодорожным транспортом общего пользования.

**6. Мониторинг эффективности мероприятий, реализуемых в рамках Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, и их влияния на развитие конкуренции в сфере железнодорожного транспорта**

# Актуальность создания Коммерческой инфраструктуры рынка

## ПРОБЛЕМЫ:

Значительная часть услуг по перевозке грузов выходит из-под тарифного регулирования.

Формирующийся рынок уникален и характеризуется большим числом игроков

Усложнение конфигурации взаимодействия участников при сохранении устаревшей нормативно-правовой базы

Существует риск подмены интересов всех участников рынка интересами его отдельных субъектов. (Пример СРО)

## РЕШЕНИЕ:

Создание координатора рынка железнодорожных перевозок на многопалатной основе с участием представителей государства.

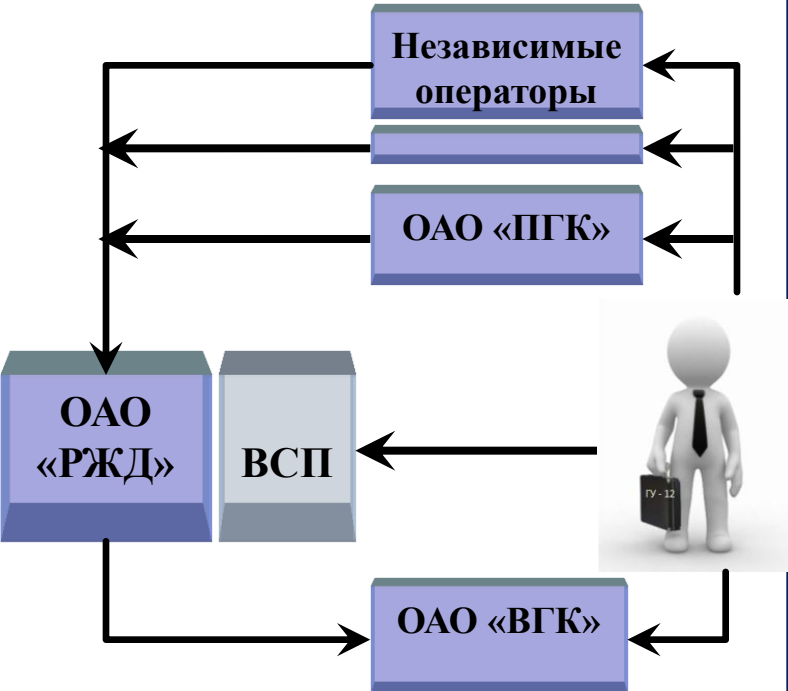
Соблюдение баланса интересов грузоотправителей, операторов, перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта при формировании модели рынка грузовых перевозок.

Формирование справедливой системы рыночного ценообразования и оптимизация расчетов между субъектами рынка путем создания его коммерческой инфраструктуры

# Организованная торговля услугами в сфере железнодорожного транспорта

## Существующий «Внебиржевой» сегмент

### сегмент



## Сегмент организованных торгов



Начнется работа не по регулируемым ценам (тарифам), а по индикаторам цен организованных торгов, в т. числе:

- Цена перевозки;
- Услуг предоставления вагонов, локомотивов, путей необщего пользования.

Перевозчик; грузоотправители

Перевозчики

Владелец локомотива

# Соотношение норм Соглашений, заключенных сторонами – участниками ТС и ЕЭП

Соглашение о торговле услугами и инвестициях в государствах - участниках Единого экономического пространства от 09.12.2010 года

Соглашение о порядке организации, управления, функционирования и развития общих рынков нефти и нефтепродуктов Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации от 09.12.2010 года

Соглашение об обеспечении доступа к услугам естественных монополий в сфере электроэнергетики, включая основы ценообразования и тарифной политики от 19.11.2010 года

Соглашение о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики от 09.12.2010 года

Соглашение о правилах доступа к услугам субъектов естественных монополий в сфере транспортировки газа по газотранспортным системам, включая основы ценообразования и тарифной политики от 09.12.2010 года

Соглашение о единых принципах и правилах регулирования деятельности субъектов естественных монополий от 09.12.2010

Соглашение конкуренции от 09.12.2010

# Соглашение о единых принципах и правилах конкуренции от 09.12.2010

## Статья 1

1. Целью настоящего Соглашения является формирование Сторонами единой конкурентной политики **для обеспечения свободного перемещения товаров, услуг и капитала, свободы экономической деятельности и эффективного функционирования товарных рынков на единой таможенной территории государств - участников Таможенного союза, гармонизации законодательства Сторон в области конкурентной политики и недопущения действий, способных оказать негативное влияние на взаимную торговлю Сторон.**
2. Предметом настоящего Соглашения является установление единых принципов и правил конкуренции, обеспечивающих выявление и пресечение антиконкурентных действий на территории Сторон и действий, оказывающих негативное влияние на конкуренцию на трансграничных рынках на территории двух и более Сторон.
3. Настоящее Соглашение распространяется на отношения, связанные с реализацией конкурентной политики на территории Сторон, и на отношения с участием хозяйствующих субъектов (субъектов рынка) Сторон, которые оказывают или могут оказать негативное влияние на конкуренцию **на трансграничных рынках на территории двух и более Сторон.**

## Раздел III

### Единые правила конкуренции

Статья 10 Запрет на ограничивающие конкуренцию соглашения хозяйствующих субъектов (субъектов рынка)

Статья 11 Соглашения, которые могут быть признаны допустимыми

Статья 12 Запрет на злоупотребление хозяйствующими субъектами доминирующим положением

Статья 13 Запрет на недобросовестную конкуренцию

Статья 14 Штрафные санкции за нарушение правил конкуренции

# Интеграционные процессы

## **1. «О реализации основных направлений интеграции»**

(решение Высшего Евразийского экономического совета от 19.12.2012 № 21):

- Разработка Договора о Евразийском экономическом союзе до 01.05.2014;
- Направления интеграционных процессов, в том числе: завершение формирования единого рынка товаров, услуг, капиталов и рабочей силы, включая полную ликвидацию оставшихся барьеров на пути их свободного перемещения; обеспечение гармонизации законодательства в целях эффективного функционирования Евразийского экономического союза; проведение в ключевых областях согласованной, а при необходимости единой политики; формирование интегрированной инфраструктуры во всех сферах экономики; учреждение Евразийского экономического союза как международной организации, наделенной необходимой правосубъектностью.

## **2. «О направлениях дальнейшего развития интеграционных процессов»**

(решение Высшего Евразийского экономического совета от 29.05.2013 № 30):

- Разработка Договора о Евразийском экономическом союзе, исходя из необходимости функционирования Единого экономического пространства, как правило, без изъятий и ограничений с 01.01.2015;
- Кодификация международных договоров, составляющих договорно-правовую базу ТС и ЕЭП.



# Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»

**Национальный  
уровень  
(антимонопольные  
органы)**

Статья 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»:

**Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта :**

- 1) доля которого на рынке определенного товара превышает 50 %;
- 2) доля которого на рынке определенного товара составляет менее чем 50 %, если доминирующее положение такого хозяйствующего субъекта установлено антимонопольным органом исходя из неизменной или подверженной малозначительным изменениям доли хозяйствующего субъекта на товарном рынке, относительного размера долей на этом товарном рынке, принадлежащих конкурентам, возможности доступа на этот товарный рынок новых конкурентов либо исходя из иных критериев, характеризующих товарный рынок.

**Доминирующим признается положение каждого хозяйствующего субъекта из нескольких хозяйствующих субъектов, применительно к которому выполняются в совокупности следующие условия:**

- 1) совокупная доля не более чем 3-х хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает 50 %, или совокупная доля не более чем 5-ти хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает 70 % (настоящее положение не применяется, если доля хотя бы одного из указанных хозяйствующих субъектов менее чем 8 %);
- 2) в течение длительного периода относительные размеры долей хозяйствующих субъектов неизменны или подвержены малозначительным изменениям, а также доступ на соответствующий товарный рынок новых конкурентов затруднен;
- 3) реализуемый или приобретаемый хозяйствующими субъектами товар не может быть заменен другим товаром, рост цены товара не обуславливает соответствующее такому росту снижение спроса на этот товар, информация о цене, об условиях реализации или приобретения этого товара на соответствующем товарном рынке доступна неопределенному кругу лиц.

# Соглашение о единых принципах и правилах конкуренции (раздел III «Единые правила конкуренции»)

## Критерии отнесения рынка к трансграничному

(Решение Высшего Евразийского экономического совета от 19.12.2012 № 29):

**Трансграничный рынок - географические границы товарного рынка охватывают территории двух и более Сторон (Белоруссия, Казахстан, Россия)**

**И**

-доля реализации или закупки, хозяйствующего субъекта доминирующего на трансграничном рынке, чьи действия приводят к нарушению установленного запрета, от общего объема товара, обращающегося на территории каждой из Сторон, затронутых нарушением составляет **не менее 35 %**;

-нарушение запрета приводит или может привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на трансграничном товарном рынке либо ущемлению интересов других лиц на территории двух и более Сторон;

**ИЛИ**

-**совокупная доля реализации или закупки нескольких хозяйствующих субъектов, каждый из которых занимает доминирующего на трансграничном рынке, чьи действия приводят к нарушению установленного запрета, от общего объема товара, обращающегося на территории каждой из Сторон, затронутых нарушением, составляет для не более чем 3-х хозяйствующих субъектов - не менее 50 %, для 4-х хозяйствующих субъектов – не менее 70 % (при этом доля каждого не менее 15 %)**;

-в течение длительного периода времени относительные размеры долей неизменны или подвержены малозначительным изменениям, доступ новых конкурентов на рынок затруднен;

- реализуемый или приобретаемый товар не может быть заменен другим товаром, рост цены товара не обуславливает соответствующему такому росту снижение спроса на этот товар, информация об условиях реализации или потребления товара доступна неопределенному кругу лиц;

- нарушение запрета приводит или может привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на трансграничном товарном рынке либо ущемлению интересов других лиц на территории двух и более Сторон

Наднациональный  
уровень  
**Евразийская  
экономическая  
комиссия**  
(рассмотрение  
заявлений, касающихся  
злоупотреблений  
доминирующим  
положением на  
трансграничном  
товарном рынке с  
**01.01.2014**)

# Формирование нормативно-правовой базы Единого экономического пространства

**В соответствии с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, от 09.12.2010, с участием экспертов от Российской Федерации: Минтранса России, Минэкономразвития России, ФАС России, ФСТ России, ОАО «РЖД», разработаны :**

1. Правила доступа к услугам инфраструктуры в рамках Единого экономического пространства, включающие единые принципы определения приоритетности предоставления доступа к услугам инфраструктуры, существенные условия договора на оказание услуг инфраструктуры, иные положения, необходимые для обеспечения доступа перевозчиков государств Сторон к услугам инфраструктуры (завершены внутригосударственные процедуры; распоряжение Правительства РФ от 04.09.2013 № 1591-р).
2. Правила оказания услуг инфраструктуры, включающие перечень таких услуг, единые принципы диспетчеризации и распределения пропускной способности инфраструктуры, регулирующие вопросы лицензирования, а также включающие иные положения (завершены внутригосударственные процедуры; распоряжение Правительства РФ от 04.09.2013 № 1591-р).
3. Единые правила установления исключительных тарифов, определяющие порядок предоставления исключительных тарифов и перечень необходимых материалов, обеспечивающих необходимость установления исключительных тарифов для товаропроизводителей государств Сторон (завершается процедура внутригосударственного согласования).
4. Правила рассмотрения Комиссией Таможенного союза заявлений потребителей о нарушении прав и интересов действиями организаций железнодорожного транспорта по изменению уровня тарифов на перевозку грузов (завершается процедура внутригосударственного согласования).

# СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

---



[fas.gov.ru](http://fas.gov.ru)



[emc.fas.gov.ru](http://emc.fas.gov.ru)

---



FAS-book



@rus\_fas & @fas\_rf (eng)



fasovka



anticartel.ru



international@fas.gov.ru