

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

УПРАВЛЕНИЕ

Федеральной антимонопольной службы по Омской области

пр-кт К. Маркса, 12 А, г. Омск, 644010, e-mail: to55@fas.gov.ru

тел. (3812) 320-696, факс (3812) 320-696

Решение № 055/01/10-323/2019

Резолютивная часть оглашена 30 августа 2019 года

изготовлено в полном объеме 11 сентября 2019 года

Омск

г.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Омской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

<...>

при участии:

заявителя - индивидуального предпринимателя <...>

(паспорт);

представителей ответчика - АО «Омскоблавтотранс»: <...>

(доверенность, паспорт), <...>

(доверенность, паспорт),

рассмотрев в заседаниях Комиссии 17.05.2019, 05.06.2019, 10.07.2019, 31.07.2019, 07.08.2019 и 30.08.2019 дело № 055/01/10-323/2019, возбужденное приказом руководителя Омского УФАС России от 19.04.2019 № 98 по признакам нарушения АО «Омскоблавтотранс» (ОГРН 1145543032843, ИНН 5507249611, адрес места нахождения: 644119, г. Омск, пр. Комарова, 2) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

установила:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Омской области (далее – Омское УФАС России, Управление) поступило заявление ИП <...> (вх. № 904 от 31.01.2019) о несоответствии требованиям антимонопольного законодательства действий АО «Омскоблавтотранс» (далее - Общество) при

утверждении Методики формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций.

Из заявления и представленных документов следует, что между АО «Омскоблавтотранс» и ИП <...> (далее по тексту также Перевозчик) заключены договоры оказания услуг, в соответствии с которыми Общество обязуется за вознаграждение осуществлять продажу пассажирам билетов на проезд и багажных квитанций на провоз багажа (далее по тексту также перевозочные документы) по маршрутам регулярных перевозок: № 33-П/2016 от 12.02.2016; № 34-П/2016 от 12.02.2016; № 43-П/2016 от 01.10.2016; № 55-П/2018 от 05.03.2018 и № 56-П/2018 от 01.06.2018.

Согласно указанным договорам Перевозчик предоставляет автобусы и перевозит пассажиров по регулярным рейсам в соответствии с расписанием, а Общество осуществляет продажу билетов на вышеуказанные рейсы по поручению Перевозчика, диспетчерское обслуживание перевозки и предоставляет инфраструктуры автовокзалов (далее – услуги автовокзала). Оплата услуг Общества составляет 15% от выручки, полученной от продажи билетов на рейсы, осуществляемые Перевозчиком.

16.11.2018 приказом № 256-пд АО «Омскоблавтотранс» утверждена Методика формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций» (далее – Методика).

Письмом от 22.01.2019 № 07-01/11 АО «Омскоблавтотранс» в адрес ИП <...> направлены дополнительные соглашения от 29.12.2018 к вышеуказанным договорам с предложением изменить пункт 3.2 Договоров, предусмотрев тариф (таблица 1) на обслуживание 1 отправленного пассажира при оказании услуг Перевозчику, рассчитанный на основании Методики.

Таблица 1

класс автобуса	продажа перевозочных документов осуществлена Обществом, руб. (без НДС)		продажа перевозочных документов осуществлена Перевозчиком, руб. (без НДС)	
	межобластное сообщение	международное сообщение	межобластное сообщение	международное сообщение
малый	67,16	74,24	31,38	33
средний	80,59	89,09	37,66	39,59
большой	112,15	123,98	52,41	55,10

В соответствии с Методикой тариф на отправление одного места багажа установлен в размере 50 (пятьдесят) процентов (без НДС) от тарифа на одного отправленного пассажира.

ИП <...> в заявлении по данному делу указывает на необоснованный расчет вышеуказанных тарифов, который произведен по Методике, а именно:

- в основе расчетов тарифов Общества лежат затраты всех автовокзалов и

автостанций без учета количества остановок по пути определенного маршрута;

- при расчете тарифа Общество применяет произвольные коэффициенты для увеличения тарифа в зависимости от вида сообщения и класса транспортного средства (далее - ТС).

В результате проведенного анализа материалов, полученных в ходе рассмотрения заявления и при рассмотрении дела, Комиссией Омского УФАС России установлено следующее.

1. АО «Омскоблавтотранс» оказывает услуги автовокзалов на территориях определенных автовокзалов и автостанций Омской области на основании договоров оказания услуг, заключенных с хозяйствующими субъектами, осуществляющими регулярные перевозки. Договор на оказание услуг содержит необходимый перечень услуг, оказываемых пассажирам и перевозчикам на территории автовокзала (автостанции).

Между АО «Омскоблавтотранс» и Перевозчиком заключены договоры оказания услуг, в соответствии с которыми Общество обязуется за вознаграждение осуществлять продажу перевозочных документов по маршрутам регулярных перевозок:

- № 33-П/2016 от 12.02.2016 по маршруту «Омск – Ханты-Мансийск»;

- № 34-П/2016 от 12.02.2016 по маршруту «Омск – Сургут»;

- № 43-П/2016 от 01.10.2016 по маршруту «Омск – Нефтеюганск»;

- № 55-П/2018 от 05.03.2018 по маршруту «Омск - Сарыагаш»;

- № 56-П/2018 от 01.06.2018 по маршруту «Омск - Ташкент».

В материалы дела ИП <...> были представлены свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок:

- серия МТРФ № 003036, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.009 «г. Омск – г. Ханты-Мансийск»;

- серия МТРФ № 002861, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.007 «г. Омск – г. Нефтеюганск»;

- серия МТРФ № 002997, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.008 «г. Омск – г. Ханты-Мансийск»;

- серия МТРФ № 003548, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.010 «г. Омск – г. Сургут».

Утверждение АО «Омскоблавтотранс» о том, что ИП <...> не является надлежащим заявителем по делу о нарушении антимонопольного законодательства ввиду того, что он не осуществляет перевозки по договорам № 55-П/2018 от 05.03.2018 по маршруту «Омск-Сарыагаш» и № 56-П/2018 от 01.06.2018 по маршруту «Омск - Ташкент», Комиссия Омского УФАС России считает несостоятельным ввиду нижеследующего.

Антимонопольный орган, в соответствии со своими полномочиями, рассматривает антимонопольное дело в первую очередь в публичных интересах (часть 2 статьи 1 Закона о защите конкуренции).

Этим обусловлено то, что в отличие от истцов в арбитражном процессе, которыми в силу части 2 статьи 44 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации являются организации и граждане, предъявившие иск в защиту своих прав и законных интересов, заявителями по делу о нарушении антимонопольного законодательства в силу пункта 1 части 1 статьи 42 Закона о защите конкуренции являются лица, **подавшие заявление**, государственный орган, орган местного самоуправления, направившие материалы (данный вывод подтверждается судебной практикой – Постановление Президиума Суда по интеллектуальным правам от 17.10.2016 N С01-825/2016 по делу N СИП-189/2016).

Довод ответчика о том, что ИП <...> ненадлежащий заявитель по делу не может быть признан состоятельным, поскольку в результате применения утвержденной 16.11.2018 АО «Омскоблавтотранс» Методики формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций, могут быть нарушены права неопределенного круга лиц, а не только ИП <...>

Состав нарушения антимонопольных требований к действиям субъектов, занимающих доминирующее положение является формальным, соответственно, для квалификации действий лиц по статье 10 Закона о защите конкуренции не требуется обязательного установления факта наступления негативных последствий для определенного лица (других лиц), достаточно лишь потенциальной возможности наступления такой ситуации.

К заявителям Закон о защите конкуренции относит любых лиц, направивших заявление в антимонопольный орган, т.е. как физических и юридических лиц, так и органы власти независимо от того, причинен ли таким лицам или органам убыток действиями, которые предполагаются нарушением антимонопольного законодательства, были ли их права и законные интересы нарушены такими действиями. («Научно-практический комментарий к Федеральному закону «О защите конкуренции» (постатейный) (2-е издание, переработанное и дополненное) (отв. ред. И.Ю. Артемьев) («Статут», 2016)

Учитывая вышеизложенное, ИП <...> является надлежащим заявителем по настоящему делу, а применение Обществом Методики и, как следствие, расчет платы за услуги автовокзала нарушает законные права ИП <...> и привело к ущемлению его интересов, а также может повлечь за собой ущемление интересов других лиц.

2. Расчет платы за услуги автовокзала произведен на основании разработанной Обществом Методики, предусматривающей расчет тарифов на обязательные платные услуги с применением коэффициентов, учитывающих вид сообщения (пригородное, междугородное, межобластное, международное), временные затраты кассиров и посадочных контролеров, а также класс транспортного средства (малый, средний, большой). В частности,

K1 – коэффициент, учитывающий затраты на кассовое обслуживание: на оформление проездных документов и обслуживание пассажиров (в зависимости от вида

сообщения);

K2 – коэффициент, учитывающий время на организацию посадки пассажиров и загрузку багажа, на оформление проездных документов в автобусе (в зависимости от вида сообщения);

K3 – коэффициент, учитывающий расходы на обеспечение транспортной безопасности, расходы на содержание объектов транспортной инфраструктуры, зависящие от площади объекта в зависимости от класса транспортного средства.

В соответствии с Методикой АО «Омскоблавтотранс» произведено расчет т.н. «комплексной» услуги на основании данных о затратах при осуществлении деятельности автовокзалов (автостанций) за 2017 год.

АО «Омскоблавтотранс» отмечает, что Методика разработана в соответствии с рекомендациями Министерства транспорта Российской Федерации, методиками, действующими на соответствующих предприятиях, функционирующих в других субъектах Российской Федерации, а также на основании эмпирических данных о средних временных затратах на кассовое обслуживание пассажиров, осуществление посадки и стоянки автобусов на протяжении маршрута.

Как указано выше, одним из оснований для дифференциации стоимости услуг является вид сообщения.

Предусмотренная Методикой Общества классификация маршрутов по виду сообщения (городской, пригородный, междугородный и международный) частично совпадает с понятиями, содержащимися в Федеральном законе № 259 - ФЗ от 08.11.2007 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – УАТ). При этом, УАТ для разграничения видов сообщения использует параметр дальности поездки: пригородное - до 50 км, междугородное - более 50 км.

С 2015 года вступил в силу Федеральный закон от 13.07.2015 № 220 – ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон о перевозках), регулирующий отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры.

Законом о перевозках введена иная классификация маршрутов по виду сообщения: муниципальные, межмуниципальные, межрегиональные и смежные межрегиональные перевозки.

Согласно указанной в Законе о перевозках классификации все маршруты внутри Российской Федерации, при осуществлении которых используются объекты транспортной инфраструктуры Общества, относятся к двум группам - межмуниципальные и межрегиональные.

Комиссия отмечает, что понятие «межобластное» сообщение, введённое Методикой, отсутствует как в УАТ, так и в Законе о перевозках, вместе с тем, Законом о

перевозках этому понятию соответствует определение «межрегиональные перевозки», в то время как в УАТ межобластное сообщение включено в понятие «междугороднее», также предусмотренное Методикой (таблица 2).

Таблица 2

Классификация Методики	Устав автомобильного транспорта	Закон о перевозках(1)
пригородное	пригородное	межмуниципальное
междугороднее	междугороднее	
межобластное		
международное	международное	<i>международное</i> ¹

Комиссия считает, что разработанная Обществом классификация видов сообщений не содержит четких критериев в части выделения пригородного и междугороднего видов сообщений для дифференциации групп потребителей по объему/качеству потребленных услуг автовокзала, т.к. указанное выделение основано исключительно на дальности поездки (до и свыше 50 км.). В дальнейшем по тексту настоящего решения Комиссией для уточнения (*курсивом*) используется классификация в соответствии с Законом о перевозках.

Относительно предусмотренных Методикой коэффициентов (К1, К2 и К3) Комиссия установила следующее.

2.1. Применение коэффициента **К1**, учитывающего затраты на кассовое обслуживание пассажиров в зависимости от вида сообщения, АО «Омскоблавтотранс» обосновало различными затратами времени на оформление одного посадочного документа (билета) по видам сообщений (таблица 3).

Таблица 3

Вид сообщения	Временные затраты кассиров, мин	Коэффициент (К1)
пригородное	3,0	1,00
междугороднее	4,5	1,45
межобластное	6,5	2,14
международное	6,8	2,25

В качестве доказательств различного размера временных затрат кассиров при продаже билетов Ответчик представил данные наблюдения – хронометраж работы кассира за:

- 16.08.2017 (с 9:00 до 12:11) продолжительность наблюдения 191 мин., реализовано 34 билета;

- 11.06.2019 (с 14:02 до 14:26) продолжительность наблюдения 24 мин., продано 17 билетов.

Для установления коэффициентов Общество применило соотношение времени между обслуживанием пассажиров при продаже билетов на разные виды

сообщений (маршрутов) на основании хронометража от 16.08.2017. По пояснениям Общества период наблюдения 11.06.2019 представлен для пересчета среднего времени обслуживания пассажира в связи с заменой программного обеспечения (ПО) для оформления проездных документов, при этом, Общество констатирует сохранение соотношения времени для обслуживания пассажиров, следующих по разным маршрутам в соответствии с вышеуказанной классификацией.

Таблица 4

Вид сообщения	Общее время обслуживания (11.06.2019)	Количество билетов	Среднее время обслуживания на продажу 1 билета	Соотношение с временем обслуживания в кассе при покупке билета на автобус пригородного сообщения
пригородное	7 мин 55 сек	8	59 сек	1
междугороднее	8 мин 50 сек	6	88 сек	1,49
межобластное	2 мин 07 сек	2	127 сек	2,15
международное	2 мин 15 сек	1	135 сек	2,29

Наличие разницы во времени оформления билетов по маршрутам междугороднего (межмуниципального) и межобластного (межрегионального) сообщения Общество обосновало необходимостью при продаже билетов по межобластным маршрутам внесения данных о документах, удостоверяющих личность, в то время, как на междугородних маршрутах такая необходимость отсутствует.

Вместе с тем, причины различий во времени оформления документов на проезд по маршрутам пригородного (межмуниципального) и междугороднего (межмуниципального) сообщений при отсутствии особенностей реализации билетов по указанным видам маршрутов Обществом не представлены.

В обоснование различных временных затрат, связанных с внесением данных о документе, удостоверяющем личность, при продаже билетов на международных маршрутах Общество предоставило правило оформления билетов на международные рейсы в Технологической карте билетного кассира, утвержденной 19.12.2016, подтверждающей необходимость внесения данных документа, удостоверяющего личность, а также необходимость проверки данных пассажира на наличие или отсутствие отметки в ПО о розыске пассажира.

В опровержение позиции АО «Омскоблавтотранс» о больших временных затратах на реализацию билетов на межрегиональных и международных маршрутах ИП <...> как перевозчик по указанным маршрутам на заседании Комиссии от 05.06.2019 указал, что время обслуживания пассажиров в кассе автовокзала не зависит от вида сообщения, так как обработка паспортных данных пассажиров занимает меньше времени при наличии этих данных в базе, вместе с тем, на межмуниципальных маршрутах увеличивается время на оформление проездных документов в связи с необходимостью предоставления консультации о расписании маршрутов при наличии большего числа вариантов маршрутов до остановочных пунктов, а кроме того, при отправлении пассажиров по межмуниципальным маршрутам, имеющих право на льготу, время обслуживания таковых увеличивается из-за необходимости внесения данных удостоверения в ПО. В обоснование своих доводов ИП <...> предоставил четыре видеозаписи различных ситуаций по продаже билетов,

произведенные им возле кассы автовокзала, на которых зафиксирована продолжительность обслуживания одного клиента у кассы продажи билетов. Из пояснений <...> к видеозаписям следует:

Таблица 5

Общее время обслуживания	Вид сообщения	Количество билетов	Комментарии к продаже	Время продажи 1 билета
1 мин 40 сек	междугороднее	1 билет		100 сек
48 сек	междугороднее	1 билет	без консультации	48 сек
1 мин 55 сек	междугороднее	1 билет	льгота	115 сек
3 мин 49 сек	международное	2 билета		115 сек
3 мин 49 сек	межобластное	2 билета		115 сек

Указанные замеры, по мнению Заявителя, опровергают зависимость времени обслуживания в кассе исключительно от вида сообщения, так как существует ряд других факторов, влияющих на продолжительность работы кассиров при продаже билетов.

Комиссия считает довод Заявителя в части наличия иных факторов, влияющих на время покупки одного билета, обоснованным, вместе с тем, замеры (эмпирические данные), представленные как Ответчиком (хронометраж от 16.08.2017: 191 минута при продаже 34 билетов), так и Заявителем (видеозапись и пояснения от 12.07.2019) не могут быть признаны объективными, так как данные выборочной совокупности незначительны и нерепрезентативны, а в представленных Заявителем видеозаписях затруднена идентификация данных.

Комиссия отмечает, что Общество, применив различные подходы при классификации видов сообщения, в том числе от дальности поездки (пригородные и междугородние маршруты), не подтвердило различия во времени на оформление документов, и в целом, представленные для расчета коэффициента K1 эмпирические данные незначительны и нерепрезентативны и, как следствие, не могут учитывать все факторы, влияющие на трудоемкость процедуры оформления билета (консультация по расписанию, наличие льготы, введение паспортных данных, проверка пассажира по данным розыска).

2.2. Предусмотренный Методикой коэффициент **K2** учитывает различие в затратах автовокзала при оказании услуг по посадке пассажиров в зависимости от вида сообщения.

В обоснование различного уровня затрат при оказании услуги автовокзала на разных маршрутах АО «Омскоблавтотранс» предоставило средние значения времени работы контролеров по видам сообщения (таблица 6 – столбцы «Расчетные данные к Методике»)

Дополнительно при рассмотрении дела Обществом представлены данные хронометража работы контролеров за 11.06.2019 (таблица 6).

Таблица 6

Вид сообщения	данные хронометража работы	Расчетные данные к
---------------	----------------------------	--------------------

Вид сообщения	Данные хронометража работы контролеров АО «Омскоблавтотранс» за				Методике		
	Общее время работы контролера на рейс, включая билетный контроль и посадку пассажиров	11.06.2019 В том числе билетный контроль и посадка пассажиров	Кол-во пассажиров	Кол-во контролеров	Средняя вместимость чел	Средние временные затраты	Коэффициент К2
Пригородное	10 мин	7 мин	нет данных	1	22	6 мин	0,5
Пригородное	14 мин	11 мин	нет данных	1			
Междугороднее	17 мин 20 сек	11 мин 30 сек	нет данных	1	32	17,4 мин	1,45
Межобластное	16 мин (32 мин. – контролера)	212 мин	27	2	47	25,7 мин	2,14
Межобластное	20 мин (40 мин. – контролера)	27 мин	23	2			
Международное	27 мин	21 мин 30 сек	22	1	47	27 мин	2,25

По результатам анализа представленной информации Комиссия Омского УФАС России пришла к следующим выводам:

2.2.1. Эмпирические данные для расчета коэффициента К2 на момент утверждения Методики (утверждена 16.11.2018) Обществом не представлены, данные хронометража работы контролеров за 11.06.2019, т.е. полученные в рамках рассмотрения дела, не могут обосновать применение коэффициентов в соответствии с Методикой.

2.2.2. При замерах 11.06.2019 использованы различные наборы последовательных операций при работе контролеров по разным видам маршрутов, что повлияло на продолжительность работы. Так, на пригородных (*межмуниципальных*) маршрутах контролер не осуществлял «осмотр салона на предмет отсутствия неоплаченного багажа и подозрительных предметов» (среднее время на данную операцию на междугороднем (*т.е. таком же межмуниципальном*) и межобластном маршрутах - 1 минута). Пояснения в связи с чем осмотр салона на предмет отсутствия неоплаченного багажа и подозрительных предметов на пригородных маршрутах не проводится Обществом не представлены.

2.2.3. При замерах 11.06.2019 Обществом подсчет трудозатрат работы контролеров на межобластных рейсах произведен некорректно (неверно), это связано с тем, что в выборку по указанным рейсам попали только рейсы ИП <...>, обслуживаемые двумя контролерами (2 рейса, отправлено 27 и 23 пассажира). Комиссия обращает

внимание, что на рейс перевозчика, осуществляющего перевозку по международному маршруту (отправлено 22 пассажира), привлекался один перронный контролёр. Представленные ИП <...> видеозаписи также подтверждают наличие на осуществляемых им рейсах двух контролеров АО «Омскоблавтотранс».

Обществом не представлены пояснения необходимости нахождения одновременно 2-х контролеров на межобластных рейсах, попавших в выборку.

Некорректность подсчета общего времени и работы контролеров заключается в следующем: Общество при подсчете общего затраченного времени работы контролера умножило все значения времени по каждой операции на 2, однако, ряд операций не мог выполняться одновременно двумя сотрудниками, а именно:

- «распечатка ведомости по форме № 36, выход к автобусу на перрон АВ»,
- «передача под подпись водителю ведомости Ф-36 по окончании посадки»,
- «возвращение в кабинет, внесение данных для отчета».

Среднее время по указанным операциям – 1 минута, в итоге все указанные операции в подсчет хронометража по одному рейсу добавили не 3, а 6 минут в то время, как вторым контролером указанные выше операции не выполнялись вообще или выполнялись частично.

Комиссия обращает особое внимание на факт наличия в выборке события на маршруте Омск-Ханты-Мансийск (отправка в 15:20) с «ожиданием пассажира» в течение 6 минут, из-за указанных обстоятельств время на следующую операцию «передача под подпись водителю ведомости Ф-36 по окончании посадки», в среднем, занимающее 1 минуту, в данной ситуации заняло аж 7 минут, т.к. один процесс не мог быть завершён до завершения предыдущего (т.е. до возвращения пассажира водитель не мог вернуть документ), в результате на операцию «передача под подпись водителю ведомости Ф-36 по окончании посадки» вместо 1 минуты учтено в хронометраже 14 чел-минут (2 контролера).

Описанные выше обстоятельства (ожидание пассажира) необходимо было исключить из выборки, т.к. событие не связано с определенным видом сообщения и могло произойти при отправке рейсов любого вида сообщения.

Учитывая вышеизложенное, фактически Обществом по маршруту Омск-Ханты-Мансийск на 15:20 зафиксированы общие трудозатраты 2-х контролеров в объеме 40 человеко-минут, а при корректном подсчете Комиссией – 24 человеко-минуты, на маршруте Омск-Сургут (отправка в 15:00) Обществом зафиксировано 32 человеко-минуты, корректное значение – 29 человеко-минут.

2.2.4. Коэффициенты K2 рассчитаны из соотношения времени работы контролера на один рейс (различной вместимости), а применены Обществом при расчете стоимости на пассажира.

Анализ расчетных данных Общества из таблицы 6 показал, что разница во времени работы контролера на одного пассажира незначительна на междугороднем, межобластном и международном сообщениях (таблица 7), а, учитывая, что минимальное время работы контролера на пригородных маршрутах вместо

расчетных 6 минут составило 10 минут (без операции «осмотр салона на предмет отсутствия неоплаченного багажа и подозрительных предметов»), то средние значения трудозатрат на одного пассажира по пригородным маршрутам также будут незначительно отличаться от значений на иных маршрутах.

Таблица 7

вид сообщения	Среднее время на обслуживание одного пассажира (работа контролера) минут
городское	0,273 (0,5)*
пригородное	0,544
внутригородское	0,547
междугородное	0,574

* на основании данных хронометража за 11.06.2019 минимальное значение 10 минут + 1 минута на осмотр салона (операция отсутствует в хронометраже без обоснования причины), итого 11 минут на обслуживание 22 пассажиров.

Кроме того, Комиссия отмечает, что согласно нормам Минтранса (Приказ Министерства транспорта РФ от 29 декабря 2015 г. № 387 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций») для посадки пассажиров в автобус малого и среднего класса отводится не менее 10 минут, для автобусов большого класса – не менее 15 минут.

Таким образом, вне зависимости от фактической наполненности автотранспортного средства (от количества отправляемых пассажиров на каждом конкретном рейсе) время нахождения контролеров на перроне будет одинаковым для ТС одного класса в случае, если для ТС данного класса установлено одинаковое время стоянки под посадку пассажиров вне зависимости от вида сообщения.

Согласно Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным Постановлением Правительства РФ № 112 от 14.02.2009, обязанности по проверке наличия у пассажиров билетов на проезд и провоз багажа, сверке данных билета с документом, удостоверяющим личность пассажира, выполняют должностные лица, уполномоченные перевозчиком, а также иными лицами, на которые такой контроль возложен в соответствии с федеральными законами или законами субъектов РФ.

Исходя из вышеизложенного, Комиссия полагает, что работа контролера (трудоемкость) зависит от времени нахождения транспортного средства у пассажирской платформы, т.е. от класса автобуса (вместимости) и необходимости проверки документов, удостоверяющих личность пассажира при посадке, следовательно, возможно применение различных тарифов (коэффициентов) при расчете стоимости на рейс, наличие же зависимости трудоемкости работы контролера на 1 пассажира от вида сообщения Обществом не доказана.

2.3. Затраты на транспортную безопасность и на содержание объектов транспортной инфраструктуры в зависимости от длины автобуса учитываются Ответчиком коэффициентом К3. По мнению АО «Омскоблавтотранс» *«автобусы разной длины (разного класса) требуют разную площадь для осуществления межрейсовой стоянки»* и затраты на вышеуказанные услуги должны в большей мере оплачиваться перевозчиками, осуществляющими перевозки автобусами большей

длины. Коэффициент К3 рассчитан из соотношения средней длины автобуса каждого класса. Таким образом, за каждого пассажира автобуса среднего класса (длина от 7,6 м до 10 м) перевозчик оплачивает на 20% выше, чем за каждого пассажира автобуса малого класса (длина до 7,6 м) при прочих равных условиях (т.е. «гипотетически» виды маршрутов идентичны), а за пассажира автобуса большого класса – на 67 %.

Комиссия допускает, что трудозатраты при досмотре автобусов различной вместимости могут отличаться, но в таком случае тариф, учитывающий разные затраты Общества на транспортную инфраструктуру и безопасность корректно применять из расчета на один рейс.

Иного обоснования разницы в коэффициентах для определения веса затрат по обеспечению транспортной безопасности и содержания транспортной инфраструктуры для вычисления тарифа на пассажира Общество не представило, из отраслевых нормативных актов не следует.

Подводя итог изложенному в пункте 2 настоящего решения, Комиссия произвела сравнительный анализ (таблица 8) стоимости услуг автовокзала для двух гипотетических рейсов по одинаковому отрезку пути (г. Омск - г. Тюкалинск), но на маршрутах различных видов сообщений: межобластному (межрегиональному) и междугородному (межмуниципальному) при продаже билетов в кассе автовокзала.

Для анализа Комиссией произведен расчет себестоимости одного приведенного пассажира, применяемого Обществом (13,33 руб.), на основании данных таблицы 1 настоящего решения.

Таблица 8

Вид сообщения	Класс автобуса	Вместимость (к-во мест)	Коэффициенты К1, К2, К3 при расчете тарифа на отправленного пассажира	Стоимость услуг автовокзала на пассажира (руб.)
междугородное (межмуниципальный)	Средний	23	$1,45 * 1,45 * 1,2 = 2,523$	37,00
межобластное (межрегиональный)	Большой	60	$2,14 * 2,14 * 1,67 = 7,648$	112,15

Результаты анализа указывают на то, что без объективных причин для установления различной стоимости услуг автовокзала на одного пассажира т.н. «стоимость отправки» (услуга автовокзала) одного пассажира для перевозчика по межобластному (межрегиональному) маршруту в три раза превышает аналогичную стоимость для перевозчика по междугородному (межмуниципальному) маршруту.

3. Комиссия в рамках рассмотрения дела пришла к выводу о том, что утверждение Общества о соответствии Методики рекомендациям Министерства транспорта Российской Федерации, в частности, приложениям №№ 1 - 2 к приказу Минтранса России «Перечень обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях автовокзала, автостанции за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников

договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включены данные автовокзал, автостанция», не соответствует действительности.

Так, Комиссия установила, что вышеуказанным приказом Минтранса России предусмотрен расчет стоимости платных услуг автовокзалов и автостанций **раздельно по видам предоставляемых услуг и по автовокзалам (автостанциям)**, однако Обществом произведен расчет т.н. «комплексной» услуги на одного отправленного пассажира в целом по предприятию, т.е. без разбивки по каждой услуге и по автовокзалам (автостанциям).

Комиссией также установлено, что учет затрат АО «Омскоблавтотранс» осуществляется в разрезе автовокзалов (автостанций), что подтверждается представленными Обществом в материалы дела документами, т.е. Общество обладало достаточной информацией для расчета стоимости услуг в соответствии с рекомендациями Министерства транспорта Российской Федерации.

4. В соответствии с ч. 5.1. статьи 45 Закона о защите конкуренции при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства антимонопольный орган проводит анализ состояния конкуренции в объеме, необходимом для принятия решения о наличии или об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства.

Омским УФАС России в рамках рассмотрения настоящего дела проведен анализ состояния конкуренции на рынке услуг автовокзалов (автостанций) в географических границах территорий, на которых расположены объекты транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) Омской области за 2018 год и 1 полугодие 2019 года (аналитический отчет от 05.08.2019).

Аналитический отчет составлен в соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220.

Продуктовые границы исследуемых товарных рынков определены как услуги, оказываемые перевозчикам и пассажирам, связанные с организацией перевозок пассажиров и багажа (услуги автовокзалов, автостанций) (код ОКПД2 52.21.21, код ОКВЭД2 52.21.21).

Принимая во внимание, что услуги автовокзала (автостанции) в силу своей специфики могут быть оказаны перевозчикам и исключительно на объектах транспортной инфраструктуры в каждом населённом пункте, географические границы рынка определены территорией расположения объектов транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) в Омской области, находящихся в эксплуатации АО «Омскоблавтотранс».

По результатам проведенного анализа состояния конкуренции на рынке услуг автовокзалов Управлением установлено, что доля Общества составляет 100% на территориях автовокзалов и автостанций Омской области, находящихся в эксплуатации АО «Омскоблавтотранс».

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции

положение АО «Омскоблавтотранс» при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства №№ 055/01/10-323/2019 может быть признано доминирующим на товарных рынках услуг, оказываемых перевозчикам и пассажирам, связанных с организацией перевозок пассажиров и багажа (услуги автовокзалов, автостанций) в географических границах расположения объектов транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) в Омской области, эксплуатируемых АО «Омскоблавтотранс», а именно:

- Автовокзал г. Омск
- Автовокзал г. Исилькуль
- Автовокзал г. Калачинск
- Автовокзал г. Называевск
- Автовокзал г. Тара
- Автовокзал г. Тюкалинск
- Азовская автостанция
- Большеереченская автостанция
- Большеуковская автостанция
- Горьковская автостанция
- Знаменская автостанция
- Колосовская автостанция
- Кормиловская автостанция
- Крутинская автостанция
- Марьяновская автостанция
- Муромцевская автостанция
- Нижнеомская автостанция
- Нововаршавская автостанция
- Оконешниковская автостанция
- Саргатская автостанция
- Седельниковская автостанция
- Тевризская автостанция
- Усть-Ишимская автостанция
- Шербакульская автостанция

На основании изложенного Комиссия Омского УФАС России по рассмотрению дела № 055/01/10-323/2019 пришла к следующим выводам:

Часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции устанавливает запрет на действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

Таким образом, нарушение части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции вменяется при наличии следующих признаков нарушения:

1. доминирующее положение субъекта;

2. осуществление субъектом действий или бездействий;
3. наличие негативных последствий в виде устранения конкуренции и (или) ущемления интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности, либо неопределенного круга потребителей;
4. наличие взаимосвязей между действиями субъекта и его доминирующим положением.

1) По результатам проведенного анализа состояния конкуренции положение АО «Омскоблавтотранс» может быть признано доминирующим при рассмотрении дела № 055/01/10-323/2019.

2) Под действиями в настоящем решении Комиссия признает утверждение Методики, а также ее применение в части направления ИП <...> дополнительных соглашений к договорам.

3) Комиссией установлено, что применяемые в Методике коэффициенты не отражают зависимости расходов Общества от предусмотренных Методикой параметров при обслуживании одного пассажира, следовательно, тарифы, рассчитанные по анализируемой Методике, не являются экономически обоснованными, что могло привести к ущемлению интересов ИП <...>, а также интересов иных перевозчиков, заключивших или намеревающихся заключить договоры на услуги автовокзала, т.к. утвержденная Методика должна применяться при расчете тарифов для всех перевозчиков.

4) Обладая достаточной информацией для расчета обоснованной стоимости услуг автовокзала, в том числе в соответствии с рекомендациями Министерства транспорта Российской Федерации, Общество применило Методику при наличии возможности в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке и отсутствии у покупателей возможности отказаться от условий, предложенных Обществом.

На основании изложенного, руководствуясь частью 1 статьи 23, частью 1 статьи 39, статьей 41, статьями 48, 49, 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

Р Е Ш И Л А:

1. Признать положение АО «Омскоблавтотранс» доминирующим на товарных рынках услуг, оказываемых перевозчикам и пассажирам, связанных с организацией перевозок пассажиров и багажа (услуги автовокзалов, автостанций) в географических границах расположения объектов транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) в Омской области, эксплуатируемых АО «Омскоблавтотранс» в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

2. Признать действия АО «Омскоблавтотранс», выразившиеся в применении утвержденной 16.11.2018 АО «Омскоблавтотранс» Методики формирования тарифов

на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций, злоупотреблением доминирующим положением и нарушающими часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», что привело к ущемлению прав и законных интересов ИП <...>

3. Оснований для прекращения рассмотрения дела, указанных в статье 48 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», не установлено.

4. Выдать АО «Омскоблавтотранс» предписание о прекращении нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в которое включить мероприятия, направленные на устранение установленного нарушения антимонопольного законодательства.

5. Материалы дела № 055/01/10-323/2019 передать уполномоченному лицу Омского УФАС России для принятия решения о возбуждении в отношении АО «Омскоблавтотранс» дела об административном правонарушении, предусмотренном статьей 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Председатель комиссии <...>

Члены комиссии <...>

<...>

<...>

<...>

<...>

<...>

(1) За исключением понятия «международные перевозки», которое регулируется Федеральным законом от 24.07.1998 № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»