

УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

ПО КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

РЕШЕНИЕ

12 апреля 2010 года

№ АМЗ - 07/2010

г. Калининград

Решение изготовлено в полном объеме 12 апреля 2010 года.

Резолютивная часть решения была оглашена на заседании комиссии 30 марта 2010 года.

Комиссия Калининградского УФАС России в составе:

Председателя Комиссии:	И.С. Арефьевой	руководителя Калининградского УФАС России
Членов Комиссии:	О.А. Бобровой	заместителя руководителя Калининградского УФАС России,
	О.А. Бессоновой	начальника отдела антимонопольного контроля Калининградского УФАС России,
	М.Б. Лысенко	заместителя начальника отдела антимонопольного контроля Калининградского УФАС России,
	М.В. Доценко	старшего государственного инспектора отдела антимонопольного контроля Калининградского УФАС России,

при участии представителей: заявителей, филиала ОАО «РЖД» - «Калининградская железная дорога» и Министерства развития инфраструктуры Калининградской области,

рассмотрев дело № АМЗ-07/2010 по признакам нарушения ОАО «Российские железные дороги» (107174, г. Москва, Новая Басманная, 2; далее - Ответчик, ОАО «РЖД») части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции),

УСТАНОВИЛА:

1. 01 февраля 2010 года за № 497 в Управление Федеральной антимонопольной службы по Калининградской области (далее - антимонопольный орган, КУФАС) поступило коллективное заявление жителей г. Зеленоградска и Зеленоградского района (всего 220 подписей) на действия филиала ОАО «РЖД» - «Калининградская железная дорога» по факту прекращения с 15 февраля 2010 года движения пригородных поездов по четырем маршрутам, в том числе: «Калининград-Зеленоградск», «Калининград-Светлогорск-2 через Зеленоградск», «Калининград-Багратионовск» и «Калининград-Советск».

По данному факту приказом Калининградского УФАС России от 02 февраля 2010 года № 14 было возбуждено дело № АМЗ-07/2010 по признакам нарушения ОАО «Российские железные дороги» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135 «О защите конкуренции» и создана Комиссия по его рассмотрению.

2. Представители Заявителей в ходе проведения заседания Комиссии, а так же в предоставленных материалах пояснили следующее

Представитель от заявителей Зеленоградского направления.

Поводом к обращению в КУФАС (вход. № 497 от 01.02.2010 г.) послужило Распоряжение Калининградского филиала железной дороги от 13.01.2010 г. № 29/Н-04 «О мерах по сокращению расходов на пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении», в соответствии с которым с 15.02.2010 г. прекращалось курсирование пригородных поездов по маршрутам: «Калининград-Советск», «Калининград-Багратионовск», «Калининград-Зеленоградск» и «Калининград-Светлогорск 2 через Зеленоградск», а также оптимизировались размеры движения пригородных поездов на всех иных участках дороги. Являясь монополистом на рынке предоставления транспортных услуг, филиал ОАО «РЖД» - «Калининградская железная дорога», прекратив курсирование пригородных поездов по указанным направлениям, лишил бы жителей г. Зеленоградска и Зеленоградского района возможности пользоваться услугами

железнодорожного транспорта и ущемил бы тем самым их интересы. По мнению заявителя, ущемление интересов заявителей заключается в следующем. Регулярно, в рабочие дни утренними электричками из Зеленоградска в Калининград выезжает до 500 студентов, школьников и других граждан, работающих в г. Калининграде. Примерно столько же граждан возвращается электричками назад после 18 часов. Кроме того, около 150 человек ежедневно приезжают на работу из г. Калининграда в г. Зеленоградск. Школьники и студенты из малообеспеченных семей пользуются 50% скидкой на проезд в железнодорожном транспорте. Эта категория граждан не имеет финансовой возможности пользоваться пригородными автобусами, поскольку льгота на этот вид транспорта не распространяется. Вывести всех жителей г. Зеленоградска на работу и учебу автобусами пригородного сообщения по мнению заявителей не представляется возможным, поскольку движение пригородных автобусов из г. Зеленоградска начинается в 7.00 часов и к 8.00 на работу и учебу потребители не будут успевать. Кроме того, в автобусах пригородного сообщения только 40 посадочных мест, а стоять в переполненном автобусе 1 час не всем под силу. В переполненные автобусы очень сложно было бы сесть жителям поселков, расположенных по пути следования автобусов, которые также учатся или работают в г. Калининграде. Помимо этого, многие дети и взрослые не переносят, по физиологическим причинам, автобусный транспорт и вынуждены пользоваться только пригородными электричками. В случае отмены пригородных поездов, жители таких поселков, как Сокольники, Рощино, Куликово, Рябиновка вообще могут остаться без транспортного сообщения в связи с тем, что данные населенные пункты находятся на значительном удалении от автотрасс, по которым курсируют рейсовые автобусы. С началом дачного сезона не менее 2500 дачников, чьи участки находятся в п. Сокольники-1, Сокольники-2 и Рощино, не смогли бы добраться до своих участков, поскольку автобусного сообщения в садовых обществах нет. Также в Зеленоградском районе проживает более 2000 инвалидов, которым предоставляется льгота на проезд в железнодорожном транспорте. Эти люди фактически будут лишены своей льготы и возможности выехать в г. Калининград для получения консультаций у специалистов областных медицинских учреждений, прохождения ВТЭК и получения других услуг. Кроме того, железная дорога является стратегически важным объектом. Консервация железнодорожного пути на срок более 3-х лет может привести к полному разрушению рельсов и выходу из строя железнодорожного полотна. В связи с тем, что г. Зеленоградск является курортным городом, в летний период резко возрастет пассажиропоток. Как показывает практика прошлых лет, в день на море в среднем приезжает до 50 тысяч человек. Люди едут к морю не только на собственных автомобилях, но и автобусным и железнодорожным транспортом. При этом все виды общественного транспорта заполнены до отказа, люди едут стоя. На дорогах в это время года возникают многочасовые пробки. Многие из пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом в силу физиологических причин, не переносят поездки в автобусном транспорте. По приблизительным расчетам заявителя, при закрытии курсирования пригородных поездов по маршрутам «Калининград-Зеленоградск» и «Калининград-Светлогорск-2 через Зеленоградск», для успешной организации пассажирских перевозок автобусным транспортом дополнительно понадобится 200 автобусов. Практически 100% автобусного парка состоит из старых, списанных автобусов. И если в зимний период часть из них все-таки отапливается, то кондиционеры отсутствуют практически во всех пригородных автобусах, что делает проезд в летний период времени для большинства людей, и в первую очередь для стариков и детей, очень тяжелым. Со слов заявителя, руководство Калининградской железной дороги уже много лет ведет целенаправленную работу по прекращению пригородного сообщения, поскольку данным видом транспорта пользуется большое количество граждан льготных категорий, что невыгодно для предприятия. С этой целью расписание движения пригородных поездов год от года составляется таким образом, чтобы уменьшить пассажиропоток и вынудить пассажиров пользоваться услугами автобусного и попутного транспорта, что не обеспечивает безопасности жизни, здоровью и имуществу, особенно для детей, женщин и пожилых людей. Заявитель считает прекращение движения железнодорожного транспорта пригородного сообщения экономически необоснованным в связи с тем, что на данный вид услуги имеется большой спрос.

ОАО «Объединенные канализационно-водопроводные очистные сооружения курортной группы городов» (ОАО «ОКОС»)

Поводом к обращению в антимонопольный орган (вход. № 839 от 19.02.2010 г.) послужила информация о прекращении курсирования поездов пригородного сообщения в курортной зоне с 15 февраля 2010 года. В своем письменном обращении заявитель указал, что ОАО «ОКОС», расположенное в пос. Заостровье п/о Пионерский Зеленоградского района, является единственной организацией, осуществляющей жизнеобеспечение городов Зеленоградск, Пионерский, Светлогорск в непрерывном цикле. Основная масса работников ОАО доставляется пригородным железнодорожным сообщением на вокзалы этих городов, откуда ведомственным

транспортом доставляется к насосным станциям на работу. Прекращение движения пригородных поездов может повлечь нарушение схемы обеспечения непрерывного цикла работы станций, остановку канализационных насосных станций и, как следствие, сброс неочищенных стоков в Балтийское море.

Представитель от заявителей Полесского направления.

Поводом к обращению в антимонопольный орган с заявлением (вход. № 709 от 15.02.2010 г.) послужила информация об отмене с 15 февраля 2010 года курсирования поездов пригородного сообщения, в том числе по маршруту «Калининград-Советск». В своем письменном обращении (на заседании Комиссии не присутствовал по уважительной причине) заявитель указал, что в случае отмены дизель-поезда по вышеуказанному маршруту может пострадать большое количество потребителей, пользующихся данным видом транспорта, в том числе жители городов Гурьевска, Полесска, Советска, Славска, Немана, Краснознаменска, а также таких поселков как Большаково, Богатово, Сосновка, Шолохово, Добрино, Баевка и других. Со слов заявителя, железнодорожный вид транспорта является самым надежным и удобным средством сообщения между указанными населенными пунктами и областным центром, поэтому его отмена может повлечь ущемление интересов граждан и, в первую очередь, социально незащищенных слоев населения, таких как школьники, студенты, пенсионеры, ветераны ВОВ и инвалиды. Указанные категории граждан имеют льготы на проезд в пригородных поездах, которые не предусмотрены для проезда в автобусах пригородного сообщения. Таким образом, отменив пригородный дизель-поезд, Управление Калининградской железной дороги лишит данные категории граждан возможности реализовать свои права, закрепленные в действующих нормативно-правовых актах органов власти.

Представитель от заявителей Багратионовского направления.

Поводом к обращению с заявлением в антимонопольный орган (вход. № 1106 от 09.03.2010 г.) послужила отмена с 26 февраля 2010 года утреннего и вечернего рабочих поездов, следовавших по маршруту «Багратионовск-Калининград» и обратно. Указанные рабочие поезда ежедневно, кроме выходных дней, доставляли людей, проживающих в г. Багратионовске и Багратионовском районе, на работу в г. Калининград и обратно. Заявитель считает, что, отменив рабочие поезда в указанном направлении, Ответчик лишил жителей г. Багратионовска и Багратионовского района возможности своевременно добираться на работу и учебу в г. Калининград и обратно, ущемив тем самым их интересы. Со слов заявителя, год назад Калининградская железная дорога, выполняя ремонт железнодорожного полотна до станции Владимирово (пос. Нивенское), отменяла на две недели рабочие поезда. При этом Управление Калининградской железной дороги обеспечило бесперебойную доставку пассажиров на работу и учебу в утренние и вечерние часы, организовав для этой цели дополнительные автобусы. Отменив с 26 февраля 2010 года рабочие поезда, руководство Калининградской железной дороги практически бросило пассажиров на произвол судьбы, не введя для доставки пассажиров в утренние и вечерние часы никаких дополнительных автобусов. Одновременно с отменой утреннего рабочего дизель-поезда «Багратионовск-Калининград» автотранспортным предприятием был отменен и рабочий автобус № 109, следовавший по тому же маршруту, отправлявшийся из г. Багратионовска в 07.30. В настоящее время по маршруту «Багратионовск-Калининград» курсируют следующие автобусы: один утренний автобус № 109 (в 07.00) и один утренний автобус № 191 (через Стрельню). Оба автобуса в утренние часы переполнены и не способны обеспечить вывоз всех пассажиров, что создает дополнительные трудности для жителей Багратионовского района в своевременном прибытии на работу и учебу. Заявитель считает, что в осенне-зимний период с учетом небольшого количества пассажиров нет необходимости в дизель-поезде, следующем по направлению «Калининград-Стрельня», где расположены дачные участки граждан, а имеется большая потребность именно в отмененных рабочих поездах «Багратионовск-Калининград». Однако, руководством Калининградской железной дороги данный факт оставлен без внимания и маршрут «Калининград-Стрельня» оставлен как основной.

3. Представители Ответчика в ходе проведения заседания Комиссии, а также в предоставленных материалах пояснили следующее

Ответчик полагает, что дело о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ОАО «РЖД» возбуждено необоснованно, так как жалоба, послужившая основанием для возбуждения дела, основана на не заверенной копии Распоряжения начальника Калининградской железной дороги от 13 января 2010 года № 29/Н-04 «О мерах по сокращению расходов на пассажирские перевозки в пригородном сообщении», которое является документом внутреннего использования, для публикации в СМИ не предназначалось и опубликовано не было, следовательно, не повлекло каких-либо правовых последствий для граждан. Указанным Распоряжением соответствующим работникам железной дороги лишь предписывалось в связи с отсутствием финансовых средств на компенсацию убытков от перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном

сообщении произвести расчет возможного сокращения расходов дороги на эти перевозки, в том числе за счет возможного прекращения курсирования поездов по отдельным маршрутам. Каких-либо приказов, распоряжений, иных официальных публикаций железной дороги в СМИ о прекращении пассажирских поездов не издавалось, движение поездов не прекращалось. 05.02.2010 года, по результатам проведенного 04.02.2010 года совещания у губернатора Калининградской области, Распоряжение от 13 января 2010 года № 29/Н-04 Калининградским филиалом ОАО РЖД было отменено.

С 26.02.2010 года утверждено новое расписание движения поездов в пригородном сообщении, согласованное с Министерством развития инфраструктуры Калининградской области. В соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог от 26.05.2000 г, № ЦРБ-756 о введении данного расписания было объявлено приказом начальника Калининградской железной дороги от 15 февраля 2010 года № 552.

Каких-либо нормативов актов, регулирующих количество пригородных поездов, их составность, расписание движения в зависимости от количества проживающего населения, площади территории региона, пригородного движения или других показателей не существует. Как не существует и официально утвержденной методики расчета потребности в пассажирских перевозках железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Железнодорожный пассажирский транспорт по своей технологии предназначен для обеспечения массовых перевозок пассажиров, а не отдельных небольших групп населения. При расчете расписания движения поездов, действующего с 26.02.2010 года, железная дорога исходила из фактических данных о населенности поездов, с учетом замечаний органов исполнительной и законодательной власти Калининградской области. Вопрос пригородного сообщения железнодорожным транспортом рассматривался на депутатских слушаниях в Калининградской областной Думе 11.02.2010 года, а также на рабочих совещаниях в Министерстве развития инфраструктуры Калининградской области в январе-феврале 2010 года при подготовке предложений по изменению расписания движения поездов.

Все замечания и пожелания граждан были учтены. Так, в частности, по просьбе пассажиров и, в связи с обращением Правительства Калининградской области, были внесены изменения в расписания поездов №№ 6800, 6801, 6700, 6701 (восстановлены остановки в остановочных пунктах (о.п.) Сосновка, Муромское, Каштановка, 7 км, Переславское, 20 км, Колосовка, Дружное, Чкаловск), № 6714 (о.п. Романово), назначены дополнительные поезда №№ 6703 и 6704 для перевозки пассажиров на участке Пионерский курорт-Светлогорск-2, обеспечивающие доставку максимального количества пассажиров к месту работы и учебы, а также обратно к месту жительства. На маршруте «Калининград-Багратионовск» сохранено курсирование поездов между Калининградом и о.п. Стрельня, исходя из данных о фактической населенности поездов и их незначительной востребованности в утренние и вечерние часы, что подтверждается и заявлением одного из заявителей. Движение по маршруту «Калининград-Советск-Калининград», вопреки сведениям, содержащимся в жалобе представителя Полесского направления, не отменялось и производится по ранее установленному расписанию.

Массовые перевозки пассажиров на наиболее востребованных направлениях и в соответствующие периоды суток железной дорогой обеспечены, о чем свидетельствует тот факт, что на четырехчасовом телемарафоне, проведенном губернатором Калининградской области 20 марта 2010 года, ни одной жалобы по поводу необеспечения потребности в пригородных перевозках не прозвучало.

В соответствии со статьей 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» организация транспортного обслуживания пассажиров возложена на органы исполнительной власти субъектов Федерации. В какой форме должны реализовываться эти полномочия, законом не определено. Согласовав расписание движения поездов, выделив субсидии на частичную компенсацию убытков от пригородного сообщения железнодорожным транспортом, установив 18.03.2010 года тарифы на пригородное сообщение железнодорожным транспортом, органы исполнительной власти тем самым реализовали свои полномочия, определив необходимый объем движения в пригородном сообщении. Таким образом, Ответчик полагает, что состав предполагаемого нарушения антимонопольного законодательства отсутствует. Кроме того, по мнению ответчика, заявители видят нарушение антимонопольного законодательства в действиях ОАО «РЖД» в прекращении курсирования пригородных поездов по некоторым маршрутам, что согласно части 1 статьи 4 Закона о защите конкуренции является ничем иным, как сокращением производства товара.

Согласно пункту 4 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействия) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом

которых являются или могут явиться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе экономически или технологически не обоснованные сокращение или прекращение производства товара, если на этот товар имеется спрос или размещены заказы на его поставки при наличии возможности его рентабельного производства, а также если такое сокращение или такое прекращение производства товара прямо не предусмотрено федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативно правовыми актами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами.

Таким образом, по мнению Ответчика, даже если прекращение перевозок и имело бы место, то заявителям и антимонопольному органу необходимо было доказать тот факт, что железная дорога прекратила их без экономического обоснования, а также то, что такие перевозки являются для железной дороги рентабельными. Ввиду того, что таких доказательств представлено не было, Ответчик ходатайствовал о прекращении дела в связи с отсутствием события нарушения антимонопольного законодательства.

4. Представители Министерства развития инфраструктуры Калининградской области, привлеченные к участию в деле в качестве лиц, располагающих сведениями по рассматриваемому Комиссией вопросу, в ходе проведения заседания Комиссии пояснили следующее

С 26.02.2010 года было введено в действие новое расписание движения поездов пригородного сообщения, в соответствии с которым количество пригородных поездов Калининградской железной дорогой было сокращено. Данное расписание было согласовано с Министерством развития инфраструктуры Калининградской области. При этом были учтены все замечания и пожелания граждан, поступившие на тот момент как руководству Калининградской железной дороги, так и в Министерство развития инфраструктуры Калининградской области. С учетом количества сокращенных поездов пригородного сообщения, Министерством была начата работа по формированию нового графика движения автобусов пригородного сообщения. Путем проведения внутреннего опроса были выявлены «проблемные» участки, то есть наиболее удаленные от автотрасс населенные пункты, в которых с вводом нового расписания движение железнодорожного транспорта было прекращено. На основе проведенного анализа в схему движения автобусов пригородного сообщения было дополнительно включено 4 новых маршрута, в том числе Колосовка-Откосово-Павлинино. Вместе с тем, несмотря на то, что новое расписание движения поездов пригородного сообщения уже действует, новая схема и графики движения автобусов в настоящее время не утверждены и находятся на согласовании. Кроме того, схема движения автобусов и их графики будут напрямую зависеть от экономической целесообразности этих услуг, определяемой собственниками автобусного парка. В связи с тем, что экономическая эффективность перевозок пассажиров по новым маршрутам перевозчиками еще не определялась и возможна отмена этих маршрутов по факту убыточности.

5. Представитель Службы по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области, привлеченной к участию в деле в качестве лица, располагающего сведениями по рассматриваемому Комиссией вопросу, в ходе проведения заседания Комиссии, а также в представленных материалах пояснила следующее

В соответствии с пунктом 14.д Положения о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного постановлением Правительства РФ от 05.08.2009 года № 643, для определения величины подлежащих установлению тарифов, сборов и платы производится расчет необходимой валовой выручки. При этом учитываются субсидии, а также иные меры государственной поддержки, предоставляемые за счет средств Федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований. Назначенное на 5 марта 2010 года заседание Правления Службы по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области по вопросу установления тарифа на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении, осуществляемые ОАО «РЖД» на территории Калининградской области, по просьбе Калининградской железной дороги, было перенесено на 18 марта, а затем на 19 марта 2010 года. 19 марта 2010 года приказом Службы по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области № 12-01н/10, с учетом оптимизированного расписания движения поездов пригородного сообщения, действующего с 26.02.2010 года, был установлен тариф на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении, осуществляемые ОАО «РЖД» на территории Калининградской области, в размере 12,0 руб. за 10 пассажиро-километров.

6. Обстоятельства дела, установленные Комиссией

6.1. В статье 3 Федерального закона от 17.08.1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее - Закон о естественных монополиях) *естественная монополия* определяется как «состояние

товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров».

Субъект естественной монополии определяется как «хозяйствующий субъект, занятый производством (реализацией) товаров в условиях естественной монополии».

В соответствии с частью 1 статьи 4 Закона о естественных монополиях *перевозки железнодорожным транспортом* относятся к сфере деятельности субъектов естественной монополии. Таким образом, *ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии*. Приказом ФСТ России от 29.12.2004 года № 435-т «О включении (исключении) организаций в (из) Реестр (а) субъектов естественных монополий на транспорте» ОАО «РЖД» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте по осуществлению деятельности «в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

Согласно пункту 5 статьи 5 Закона о защите конкуренции положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящегося в состоянии естественной монополии, *признается доминирующим*.

Согласно приказу ФАС России от 14.06.2005 года № 121 ОАО «РЖД» по оказанию услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования включено в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определенного товара в размере более чем тридцать пять процентов или занимающих доминирующее положение на рынке определенного товара, если в отношении такого рынка другими федеральными законами в целях их применения установлены случаи признания доминирующим положения хозяйствующих субъектов. Доля его на рынке более 65%. Часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции устанавливает запрет на злоупотребление хозяйствующими субъектами своим доминирующим положением, результатом которого являются или могут явиться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) *ущемление интересов других лиц*.

6.2. На территории Калининградской области деятельность в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования осуществляет *филиал ОАО «РЖД» - «Калининградская железная дорога»*.

01 февраля 2010 года в адрес Калининградского УФАС России поступило обращение жителей г. Зеленоградска и Зеленоградского района (всего 220 подписей) на действия филиала ОАО «РЖД» - «Калининградская железная дорога» по факту прекращения с 15 февраля 2010 года движения пригородных поездов по маршрутам: «Калининград-Зеленоградск», «Калининград-Светлогорск-2 через Зеленоградск», «Калининград-Советск» и «Калининград-Багратионовск».

Кроме того, 15.02.2010 г. поступило обращение от пассажиров Полесского направления; 19.02.2010 г. - от ОАО «Объединенные канализационно-водопроводные очистные сооружения курортной группы городов» (ОАО «ОКОС»); 09.03.2010 г. - от пассажиров Багратионовского направления; 15.03.2010 г. - обращение Зеленоградского отделения Калининградской областной организации Всероссийского общества инвалидов (328 подписей), направленное заместителю Полномочного представителя Президента по СЗФО и Уполномоченному по правам человека в Калининградской области, а также Уполномоченному по правам человека в Российской Федерации.

Указанные обращения были приобщены к материалам дела № АМЗ-07/2010 в соответствии с положениями пп. 3.1.-3.3., 3.39. Административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства Российской Федерации, утвержденного Приказом ФАС России от 25 декабря 2007 года № 447.

В подтверждение факта предстоящей отмены поездов на указанных направлениях и оптимизации расписания движения пригородных поездов на иных направлениях к обращениям было представлено Распоряжение Калининградской железной дороги от 13 января 2010 года № 29/Н-04 «О мерах по сокращению расходов на пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении».

В результате анализа полученных от заявителей документов и информации Калининградское УФАС России пришло к выводу, что вышеуказанные действия филиала ОАО «РЖД» - «Калининградская

железная дорога» могли привести к ухудшению транспортного сообщения с населенными пунктами области, не имеющих иного вида общественного транспорта кроме железнодорожного, что привело бы к ущемлению интересов жителей указанных населенных пунктов. В связи с этим, Калининградским УФАС России 02 февраля 2010 года приказом № 14 было возбуждено дело № АМЗ-07/2010 по признакам нарушения ОАО «РЖД» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции и создана Комиссия по его рассмотрению. По возбуждению Калининградским УФАС России указанного дела, начальник Калининградской железной дороги своим Распоряжением от 05 февраля 2010 года № 164/Н-04 отменил Распоряжение от 13 января 2010 года № 29/Н-04 «О мерах по сокращению расходов на пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении», что косвенно подтверждало наличие факта злоупотребления Калининградским филиалом ОАО «РЖД» своим доминирующим положением.

В ходе рассмотрения дела АМЗ-07/2010 Комиссией КУФАС были установлены следующие факты, свидетельствующие об ущемлении Калининградским филиалом ОАО «РЖД» интересов других лиц. Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» в перечень услуг транспортных организаций, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставлено право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок, включены перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по согласованию с Министерством путей сообщения Российской Федерации (железными дорогами) и при условии возмещения убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов, за счет соответствующих бюджетов субъектов Российской Федерации.

11 января 2010 года в Правительстве Калининградской области состоялась встреча руководителей региональных органов власти и филиала ОАО «РЖД» - «Калининградская железная дорога» по вопросу выделения Калининградской железной дороге финансовых средств на компенсацию убытков от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. В результате, Законом Калининградской области от 01.03.2010 года № 418 «О внесении изменений в Закон Калининградской области «Об областном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» в структуре расходов областного бюджета на 2010 год была предусмотрена компенсация проезда на железнодорожном транспорте в размере 53371,8 тыс. рублей и компенсация железнодорожному транспорту части потерь после установления льгот на проезд обучающимся и воспитанникам общеобразовательных учреждений, учащимся общей формы обучения образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования за счет средств федерального бюджета в сумме 6628,2 тыс. руб. Следовательно, на дату принятия решения о прекращении перевозок – 13.01.2010 года, Правительством Калининградской области в получении ОАО «РЖД» компенсации убытков от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении отказано не было.

В тоже время Калининградский филиал ОАО «РЖД» 13 января 2010 года, до момента принятия Правительством Калининградской области окончательного решения по вопросу компенсации убытков от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, издал распоряжение за № 29/Н-04, согласно которому в связи с отсутствием финансовых средств на компенсацию убытков от перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении с 15 февраля 2010 года прекращалось курсирование пригородных поездов по маршрутам «Калининград-Багратионовск», Калининград-Советск», «Калининград-Зеленоградск», «Калининград-Светлогорск-2 через Зеленоградск».

Таким образом, у Калининградского филиала ОАО «РЖД» по состоянию на 13.01.2010 г. отсутствовали объективные основания для отмены пригородных поездов, а также сокращения движения поездов пригородного сообщения с 26 февраля 2010 года.

Согласно представленному Калининградским филиалом ОАО «РЖД» расписанию, введенному в действие с 26 февраля 2010 года на направлении «Калининград-Багратионовск», осталось всего 2 пары поездов, а именно:

Направление	Отпр. (время местное)	Приб. (время местное)
Калининград-Южн. - Стрельня	08 30	09 19
Калининград-Южн. - Стрельня	15-20	16 09
Стрельня - Калининград-Южн.	09 35	10 21
Стрельня - Калининград-Южн.	16-27	17-14

Данное расписание составлено таким образом, что работающие в г. Калининграде и области жители Багратионовского района не могут им воспользоваться в целях своевременного прибытия на работу, учебу, посещения медицинских учреждений и возможности возвращения к месту жительства после работы, учебы. Расписание является не приемлемым и для тех граждан, дачные участки которых находятся по пути следования поезда, так как значительно ограничивает время пребывания для проведения необходимых работ.

Согласно расписанию, действовавшему до 26 февраля 2010 года, кроме указанных поездов, на данном направлении осуществлял перевозку утренний рабочий поезд «Багратионовск-Калининград», отправляющийся из г. Багратионовска в 06-16 (по местному времени) и прибывающий в г. Калининград в 07-25 (по местному времени).

Также на данном направлении осуществлял перевозку вечерний рабочий поезд «Калининград-Банратионовск», отправляющийся из г. Калининграда в 17.45 (по местному времени) и прибывающий в г. Багратионовск в 18.57 (по местному времени).

В результате отмены указанных рабочих поездов жители г. Багратионовска, а также таких населенных пунктов, как Стрельня, ст. Владимирово, Отважное, 6-ой км и 4-ый км в настоящее время не имеют возможности своевременно добраться до своих мест работы в утренние часы.

Зеленоградское направление

Согласно расписанию, действовавшему до 26 февраля 2010 года, электричка на 06.47 час. («Зеленоградск-Калининград») курсировала из г. Пионерский через г. Зеленоградск.

С 26 февраля 2010 года электричка на 06.47 курсирует уже не из г. Пионерский, а из г. Зеленоградска и, как следствие, жители поселков Куликово и Сокольники лишились возможности выезда на работу, автобусные маршруты через указанные поселки отсутствуют.

Кроме того, в связи с изменением маршрута указанной электрички работники ОАО «ОКОС», расположенного в пос. Заостровье п/о Пионерский, также лишились возможности выезда на работу из г. Пионерский, что может повлечь за собой нарушение схемы обеспечения непрерывного цикла работы станций, остановку канализационных насосных станций и, как следствие, сброс неочищенных стоков в Балтийское море (письмо ОАО «ОКОС» от 19.02.2010 г. № 839).

В расписании до 26.02.2010 г. курсировала электричка Калининград-Светлогорск (через Зеленоградск) в 06.37 из Зеленоградска, в новом расписании данная электричка исключена. Как результат, жители поселков Сокольники и Куликово, которые работают в Пионерске или в Светлогорске, лишились возможности ездить на работу.

Электрички на 13.30 (по прежнему расписанию), вывозившей школьников из Зеленоградска в поселки Муромское и Каштановка, в расписании от 26.02.2010 года также отсутствует.

В прежнем расписании был поезд в 08.02 из Калининграда до Светлогорска (через Зеленоградск). В новом расписании - исключен, в тоже время данный поезд до Зеленоградска необходим, так как он осуществлял доставку потребителей из поселков Каштановки и Муромское и из Калининграда на работу в Зеленоградск к 09 часам, а в 09.15 отправлялся обратно.

Электричка из Калининграда на 13.42 в новом расписании отсутствует, но потребность в ее наличии обуславливается необходимостью перевозки школьников в поселки Рябиновка, Каштановка, Муромское и г. Зеленоградск.

Электричка Калининград-Светлогорск (через Зеленоградск) в 17.38 доставляла потребителей в поселки Рябиновка, Каштановка, Муромское, Сокольники, Куликово и г. Зеленоградск, рабочий день которых оканчивается в 17.00 часов. В новом расписании этого поезда нет. Автобусы, предусмотренные в данное время переполнены, а такие поселки как Сокольники и Куликово вообще остаются без транспортного сообщения.

В прежнем расписании был поезд на Зеленоградск в 20.40. В новом расписании его нет, что ограничило право и возможность культурного досуга местных жителей и отдыхающих.

В соответствии со статьей 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», п. 7 ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления» организация транспортного обслуживания пассажиров возложена на органы исполнительной власти субъектов Федерации и органы местного самоуправления. Однако, Калининградский филиал ОАО «РЖД», являясь монополистом в сфере перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, и являясь единственным перевозчиком, принял решение об отмене движения поездов на одних участках дороги и, изменении расписания движения поездов на иных, без уведомления тех органов местного самоуправления, в поселениях которых отсутствует иной общественный транспорт для сообщения с центром и другими населенными пунктами области.

Довод ответчика о том, что монополист может прекратить оказание услуг по причине их нерентабельного производства и об отсутствии у антимонопольного органа доказательств

возможного прекращения железной дорогой их оказания без наличия экономического обоснования является несостоятельным, так как Службой по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области рассмотрены затраты Калининградского филиала ОАО «РЖД» на перевозку пассажиров в пригородном сообщении и, с учетом субсидии, предоставляемых за счет средств Федерального бюджета и бюджета Калининградской области 19 марта 2010 года приказом № 12-01н/10, установлен Калининградскому филиалу ОАО «РЖД» рентабельный тариф на указанную услугу в размере 12,0 руб. за 10 пассажиро-километров.

Таким образом, ОАО «РЖД» в лице Калининградского филиала, действующее в сфере естественной монополии, издав 13.01.2010 г. Распоряжение № 29/Н-04 «О мерах по сокращению расходов на пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении» и установив «Расписание движения пригородных поездов Калининградской железной дороги с 26.02.2010 г.» допустило ущемление интересов других лиц – потребителей услуги перевозки в пригородном сообщении. Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 - 4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 г. N 135-ФЗ «О защите конкуренции, Комиссия РЕШИЛА:

1. Признать действия ОАО «Российские железные дороги» (107174, г. Москва, Новая Басманная, 2), выразившиеся в издании Калининградским филиалом ОАО «РЖД» Распоряжения от 13.01.2010 г. № 29/Н-04 «О мерах по сокращению расходов на пассажирские железнодорожные перевозки в пригородном сообщении» и установлении с 26.02.2010 г. Расписания движения пригородных поездов Калининградской железной дороги нарушением части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. N 135-ФЗ «О защите конкуренции».
 2. Выдать ОАО «Российские железные дороги» предписание об устранении допущенных нарушений антимонопольного законодательства.
 3. Передать материалы дела № 07/2010 должностному лицу Калининградского УФАС России для рассмотрения вопроса о привлечении лиц, виновных в нарушении антимонопольного законодательства, к административной ответственности.
- Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия.