

Решение по делу № 287-13-А

Резолютивная часть решения оглашена 15 июля 2013 года.

В полном объеме Решение изготовлено 16 июля 2013 года.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Пермскому краю по рассмотрению дела по признакам нарушения антимонопольного законодательства (далее Комиссия Пермского УФАС России) в составе:

<...>

рассмотрев дело № 287-13-А по признакам нарушения Индивидуальным Предпринимателем <...> и ООО «ДАР» (618430, Пермский край, Усольский район, нп. Николаев Посад, ул. Святой Ольги, 5) пункта 10 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (ред. от 02.07.2013; далее – Закон о защите конкуренции) в части нарушения установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования,

в отсутствие ответчика ООО «ДАР» и (или) его представителя. Определение об отложении дела № 287-13-а о нарушении антимонопольного законодательства к рассмотрению от 07.06.2013г. (исх. № 06160-13 от 10.06.2013г.) было направлено по юридическому адресу ООО «ДАР», на сайте ФГУП «Почта России» в разделе отслеживания почтовых отправлений имеется отметка: «неудачная попытка вручения» исх. № 06160-13 и «адресат заберёт отправление сам» от 25.06.2013г., следовательно, уведомление ответчика – ООО «Дар» о месте и времени рассмотрения дела можно считать надлежащим;

в отсутствие ответчика Индивидуального Предпринимателя <...> и (или) его представителя. Решение об объявлении перерыва в заседании Комиссии по рассмотрению дела № 287-13-а от 08.07.2013 г. было вручено Индивидуальному Предпринимателю <...> лично 08.07.2013г., следовательно, уведомление ответчика Индивидуального Предпринимателя <...> о месте и времени рассмотрения дела можно считать надлежащим,

в отсутствие представителей заинтересованных лиц: Министерства транспорта и связи Пермского края, администрации Усольского муниципального района Пермского края, администрации города Березники. Решение об объявлении перерыва в заседании Комиссии по рассмотрению дела № 287-13-а от 08.07.2013 г. было вручено представителям заинтересованных лиц на заседании Комиссии 08.07.2013г., следовательно, уведомление заинтересованных лиц о месте и времени рассмотрения дела можно считать надлежащим,

Заседания Комиссии состоялись:

08.05.2013г. – рассмотрение дела отложено в связи с необходимостью привлечения к участию в деле лиц, содействующих рассмотрению дела, и получения дополнительных материалов и информации;

07.06.2013г. – рассмотрение дела отложено в связи с необходимостью привлечения к участию в деле лиц, содействующих рассмотрению дела, и получения дополнительных материалов и информации;

08.07.2013г. – в заседании Комиссии объявлен перерыв;

15.07.2013г. – по итогам рассмотрения дела оглашена резолютивная часть настоящего Решения;

УСТАНОВИЛА:

В адрес Пермского УФАС России поступило заявление от жителя посёлка

Железнодорожный Усольского муниципального района Пермского края (далее также – Заявитель) (вх. № 02278-13 от 25.02.2013г.), с жалобой на завышенную стоимость проезда на маршрутных такси сообщением «посёлок Железнодорожный – город Березники».

Заявитель указывает, что в настоящее время единственным видом общественного транспорта, позволяющим жителям посёлка Железнодорожный добраться до города Березники, является маршрутное такси (автобус малой вместимости). Стоимость проезда по маршруту «посёлок Железнодорожный – город Березники» составляет 70 рублей в одну сторону. Заявитель просит разобраться в справедливости установленного тарифа, считая стоимость проезда завышенной.

В целях полного и всестороннего рассмотрения указанного заявления Пермским УФАС России у администрации Усольского муниципального района и администрации города Березники была запрошена (исх. №02143-13 от 01.03.2013г.) следующая информация:

1) перечень маршрутов (включая промежуточные) сообщением город Березники – посёлок Железнодорожный, по которым с 01.01.2012г. оказывались услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом, с приложением и указанием для каждого из маршрутов:

А) копии паспорта маршрута;

Б) полного наименования перевозчика (с почтовым адресом и ИНН)

В) стоимости проезда на участке г.Березники – п.Железнодорожный в 2012 году;

Г) общего количества перевезённых пассажиров в 2012 году (помесячно);

Д) количества перевезённых пассажиров в 2012 году, пользующихся льготным (бесплатным) проездом;

Е) объёмов выручки (руб. всего), полученной от реализации билетов в 2012 году;

2) действующие договоры на осуществление пассажирских перевозок между упомянутыми в п. 1Б перевозчиками и Администрацией Усольского муниципального района, Администрацией города Березники.

Согласно информации, полученной от администрации Усольского муниципального района (вх. № 03746-13 от 26.03.2013г.), с начала 2012 года по 10.10.2012г. перевозки по маршруту «посёлок Железнодорожный – город Березники» осуществлял 1 перевозчик: ООО «ДАР», - который перевозил пассажиров по автобусному маршруту № 151 «п.Железнодорожный – г.Березники – г.Усолье» на основании муниципального контракта № 169 от 30.12.2011г. на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на маршрутах регулярного сообщения Усольского муниципального района. С 19.10.2012г. указанный контракт в связи с нарушением договорных условий со стороны Перевозчика был расторгнут и обслуживание маршрута № 151 было поручено Индивидуальному Предпринимателю <...>, с которым ранее был заключён муниципальный контракт № 170 от 30.12.2011г. на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на маршрутах регулярного сообщения Усольского муниципального района (до 19.10.2012г. Индивидуальный Предприниматель <...> обслуживал иные маршруты).

В настоящее время по результатам проведённого в декабре 2012 года конкурса на право осуществления пассажирских перевозок на территории Усольского муниципального района перевозку пассажиров по маршруту посёлок Железнодорожный – город Березники единолично осуществляет Индивидуальный Предприниматель <...>, который разработал и утвердил паспорт маршрута № 221 «п.Железнодорожный – г.Березники – г.Усолье». С Индивидуальным

Предпринимателем <...> заключён новый договор № 7 от 30.12.2012г. на осуществление перевозки пассажиров на маршрутах регулярных перевозок Усольского муниципального района.

Паспорта маршрута № 151 и маршрута № 221 отличаются друг от друга (сокращение длины маршрута с 44,6 км. до 44,1 км., увеличение количества остановок на маршруте без изменения самого маршрута движения, изменение категории дороги, тарифа и т.д.), однако оба маршрута определены как пригородные, межмуниципальные. Как следует из представленных материалов и пояснений Усольского муниципального района, маршрут № 151 более не обслуживается, действующих договоров между администрацией Усольского муниципального района и ООО «Дар» не имеется.

Согласно информации, полученной от администрации Березниковского городского округа (вх. № 03630-13 от 25.03.2013г.), в настоящее время существует два действующих паспорта для автобусных маршрутов сообщением «посёлок Железнодорожный – город Березники»:

1) маршрут № 151 «п.Железнодорожный – г.Березники – г.Усолье», обслуживаемый Индивидуальным Предпринимателем <...> (информацию о смене номера и паспорта маршрута администрация г. Березники не представила, по запросу Пермского УФАС был представлен паспорт маршрута № 151, аналогичный представленному администрацией Усольского муниципального района паспорту маршрута № 221 за исключением изменённого номера маршрута и <...>);

2) маршрут № б/н «г.Березники – пос.Железнодорожный – г.Березники», обслуживаемый ООО «Дар». Действующих договоров или муниципальных контрактов с ООО «Дар» представлено не было, в паспорте маршрута № б/н основание открытия маршрута так же не указано.

Оба паспорта указывают на принадлежность маршрутов к пригородным, межмуниципальным.

Администрация Усольского муниципального района опровергает информацию о существовании маршрута № б/н, соответствующий паспорт не был согласован со стороны Усольского муниципального района.

Согласно п. 2.8.1. Приказа Министерства транспорта Пермского края от 23.09.2011 № СЭД-44-01-05-71 (ред. от 27.06.2012) «Об утверждении Административного регламента Министерства транспорта Пермского края по предоставлению государственной услуги по согласованию и утверждению паспортов краевых и межмуниципальных автобусных маршрутов», в предоставлении указанной государственной услуги отказывается, в том числе, по основанию отсутствия согласования паспортов маршрута и расписания движения с владельцами начальных и конечных остановочных пунктов на маршруте.

Согласно выписке из реестра межмуниципальных автобусных маршрутов Пермского края (письмо Министерство транспорта и связи Пермского края за вх. № 07774-13 от 18.06.2013г.), автобусный маршрут № 221 сообщением «г.Усолье – пос.Железнодорожный» обслуживается следующими Перевозчиками:

ООО «ДАР» (дата утверждения и выдачи паспорта – 31.01.2013г.);

Индивидуальный Предприниматель <...> (дата утверждения и выдачи паспорта – 28.02.2013г.).

Согласно пояснениям администрации Усольского муниципального района, полученным на заседаниях Комиссии, ООО «ДАР» утвердило в Министерстве транспорта и связи Пермского края паспорт маршрута № 221 без согласования с администрацией Усольского муниципального района и администрацией города Березники и не оказывает, таким образом, услуг по перевозке пассажиров и

багажа на маршруте сообщением «посёлок Железнодорожный – город Березники».

Таким образом, исходя из имеющихся в распоряжении Пермского УФАС документов, а также действующего законодательства, маршрут № б/н «г.Березники – пос.Железнодорожный – г.Березники» не обслуживается, ООО «ДАР» не оказывает услуг на рассматриваемом товарном рынке.

РАССМОТРЕВ МАТЕРИАЛЫ ДЕЛА, ЗАСЛУШАВ ОБЪЯСНЕНИЯ СТОРОН, КОМИССИЯ УСТАНОВИЛА СЛЕДУЮЩЕЕ.

В соответствии с пунктом 10 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

Из смысла данной правовой нормы необходимо установить следующие квалифицирующие признаки:

- наличие доминирующего положения хозяйствующего субъекта на рынке определенного товара;
- злоупотребление доминирующим положением на данном рынке.

1. Определение доминирующего положения

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Федерального закона «О защите конкуренции» доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

На основании подготовленного в соответствии с Приказом ФАС РФ от 28.04.2010г. № 220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» (далее Порядок № 220) аналитического отчёта по результатам анализа и оценки состояния конкурентной среды на рынке услуг по перевозке пассажиров и багажа автобусами регулярных маршрутов сообщением «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» на территории Пермского края от 19 июня 2013 года было установлено следующее.

В связи с тем, что автобусное сообщение по маршрутам «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» на территории Пермского края осуществляется более года, а также в интересах рассматриваемого дела № 287-13-А, возбуждённого 08 апреля 2013 года, анализ состояния конкуренции на рассматриваемом товарном рынке в соответствии с частью 9 статьи 5 Закона о защите конкуренции проводился за период с марта 2012 года по март 2013 года, то есть ограничивался изучением характеристик рассматриваемого товарного рынка, которые сложились до момента проведения исследования. Таким образом, в силу положений пункта 2.2 Порядка № 220 проводится ретроспективный анализ

состояния конкуренции на товарном рынке.

Услугой по перевозке пассажиров и (или) багажа являются услуги по перевозке (перемещению) пассажиров и (или) багажа из одной точки (место отправления) в другую (место назначения). Полезный эффект, который появляется в результате перемещения, его конечный результат – доставка пассажиров и (или) багажа из места отправления в место назначения.

Предварительно продуктовые границы товарного рынка определены как деятельность автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию на основании «ОК 029-2007 (КДЕС Ред. 1.1). Общероссийский классификатор видов экономической деятельности» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 22.11.2007 N 329-ст) (ред. от 17.06.2011) (введен в действие 01.01.2008 на период до 01.01.2013 без отмены ОК 029-2001 (КДЕС Ред. 1)) (далее ОКВЭД).

Согласно ОКВЭД услугам по регулярной перевозке пассажиров автомобильным транспортом присвоены следующие коды:

- 60.21.1 - Деятельность автомобильного (автобусного) пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию, в том числе:
- 60.21.12 - Пригородные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию;
- 60.21.13 - Междугородные автомобильные (автобусные) пассажирские перевозки, подчиняющиеся расписанию.

В соответствии с терминологией Федерального закона от 08.11.2007г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (ред. от 28.07.2012 с изм. и доп., вступающими в силу с 01.01.2013, далее – Устав автомобильного транспорта), расписанием называется график, устанавливающий время или интервалы прибытия транспортных средств в остановочный пункт либо отправления транспортных средств от остановочного пункта.

Согласно ГОСТ Р 51825-2001 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта»:

3.1. Услуги пассажирского автомобильного транспорта подразделяют на две группы:

- услуги по непосредственному перемещению пассажиров и багажа с использованием автотранспортных средств (далее - услуги по перевозке);
- услуги, не связанные с перемещением пассажиров и багажа с использованием автотранспортных средств, но имеющие непосредственное отношение к перевозке.

3.2. Услуги по перевозке классифицируют по следующим признакам: регулярность, степень участия пассажира в установлении параметров перевозки, вид сообщения, назначение, вид автотранспортного средства.

3.2.1. По регулярности осуществления услуги по перевозке подразделяют на регулярные и нерегулярные (разовые).

3.2.2. В зависимости от степени участия пассажира в установлении параметров перевозки услуги по перевозке могут быть следующими:

- пассажир определяет маршрут, места остановки и время отправления;
- пассажир определяет места остановки, а маршрут и расписание движения установлены заранее;
- пассажир не принимает участия в определении параметров перевозки, поскольку они установлены заранее.

3.2.3. В зависимости от вида сообщения перевозки могут быть городскими, пригородными, междугородными и международными.

3.2.4. По назначению услуги по перевозке подразделяют на перевозки общего пользования и специальные перевозки (перевозки специально организованных групп людей).

3.2.5. В зависимости от видов используемых автотранспортных средств услуги по перевозке подразделяют следующим образом:

- перевозки автобусами;
- перевозки легковыми автомобилями (в том числе легковыми таксомоторами);
- перевозки грузовыми автомобилями, специально оборудованными для перевозки пассажиров.

В соответствии со ст. 4 Закона о защите конкуренции, товарным рынком признаётся сфера обращения товара, который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров, в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

В данном анализе, в целях изучения состояния конкурентной среды рынка услуг перевозок пассажиров автомобильным транспортом, рассматриваются маршруты пригородного и междугороднего сообщений автобусами общего пользования.

Взаимозаменяемыми услугами для пассажирских перевозок автомобильным транспортом в границах рынка по маршрутам «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» могут стать перевозки пассажиров иными видами транспорта, в том числе: железнодорожным, водным, воздушным, легковыми такси, при этом необходимо учитывать готовность потребителей заменить услуги автомобильного (автобусного) транспорта, на иные услуги.

Согласно п. 3.7. Порядка № 220, определение взаимозаменяемых товаров в соответствии со статьей 4 Закона о защите конкуренции основывается на фактической замене товаров приобретателем или готовности приобретателя заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях), учитывая их функциональное назначение, применение, качественные и технические характеристики, цену и другие параметры.

Товары не относятся к взаимозаменяемым, если для замены товара другим товаром в процессе потребления требуется более года или в связи с заменой приобретатель товара несет значительные издержки (превышающие, как правило, 10 процентов от цены товара).

С экономической точки зрения, перевозка пассажиров легковыми такси не является взаимозаменяемой для перевозки пассажиров автобусами, в связи с тем, что разница в стоимости данных услуг значительно превышает 10%.

В настоящее время отсутствуют регулярные пассажирские перевозки железнодорожным, водным и воздушным транспортом по маршрутам «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный».

Следовательно, взаимозаменяемых услуг для услуги по перевозке пассажиров автомобильным (автобусным) пассажирским транспортом по маршрутам «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» нет.

В связи с вышеизложенным, окончательно продуктовые границы рынка определены как услуга по перевозке пассажиров и багажа автобусами регулярных маршрутов.

Определение географических границ товарного рынка в соответствии со статьей 4 Закона о защите конкуренции основывается на экономической, технической или

иной возможности либо целесообразности покупателя приобрести товар на территории Российской Федерации или ее части и отсутствии такой возможности либо целесообразности за ее пределами, а также готовности и возможности продавцов продать рассматриваемый товар в установленных географических границах.

Технически возможными границами рынка маршрутной перевозки являются границы данного маршрута или части маршрута.

Таким образом, географические границы рынка определены как автобусные маршруты сообщением «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» на территории Пермского края.

В соответствии с пунктом 24 статьи 12 Федерального закона от 04 мая 2011г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) лицензируется.

Следовательно, деятельность, связанную с организацией регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом на территории Российской Федерации могут осуществлять лица, имеющие лицензию на указанный вид деятельности.

Продуктовые и географические границы рынка определены как услуги по регулярной перевозке пассажиров автобусами по маршрутам «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» на территории Пермского края. Следовательно, необходимо исследовать возможность для пассажиров использовать проходные автобусные маршруты или комбинировать несколько автобусных маршрутов с целью добраться из пункта «пос. Железнодорожный» в пункт «г.Березники» и обратно. Состав продавцов определяется перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров по данному маршруту, включая транзитные маршруты.

В соответствии с положениями п. 5.1. Порядка № 220, в состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, включаются хозяйствующие субъекты, реализующие в его границах рассматриваемый товар в пределах определенного временного интервала исследования.

Согласно информации, предоставленной администрацией Усольского муниципального района (вх. № 03746-13 от 26.03.2013г.), администрацией города Березники (вх. № 03670-13 от 25.03.2013г.) на территории Пермского края регулярные перевозки пассажиров автобусами через остановочные пункты «пос.Железнодорожный» и «г.Березники» с марта 2012 года по март 2013 года осуществлялись по одному регулярному автобусному маршруту:

№ 151 («г.Усолье – пос.Железнодорожный» через г. Березники), который с 01.03.2012г. до 19.10.2012г. единолично обслуживало ООО «ДАР», а с 20.10.2012г. по 31.12.2012г. этот маршрут единолично обслуживал Индивидуальный Предприниматель <...>;

№ 221 («г.Усолье – пос.Железнодорожный», аналогичный отменённому маршруту № 151), который с 01.01.2013г. по настоящее время единолично обслуживает Индивидуальный Предприниматель <...>.

Таким образом, в течение рассматриваемого временного периода, разными хозяйствующими субъектами в разное время обслуживался единственный автобусный маршрут регулярного сообщения по маршруту «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» на

территории Пермского края.

Продавцами на данном рынке в разные временные интервалы являлись разные Перевозчики (согласно терминологии Устава автомобильного транспорта, Перевозчик – это юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз уполномоченному на их получение лицу): ООО «ДАР» и Индивидуальный Предприниматель <...>.

Покупателями услуги являются Пассажиры маршрутов № 151 (в настоящее время отменён) и № 221 сообщением «г.Усолье-пос.Железнодорожный», проходящие по маршруту «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» (в соответствии с терминологией Устава автомобильного транспорта, Пассажир – это физическое лицо, перевозка которого транспортным средством осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира).

Для определения уровня концентрации товарного рынка были рассчитаны следующие показатели:

коэффициент рыночной концентрации (CR);

индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИ).

В связи с монопольным положением ООО «ДАР» на рассматриваемом товарном рынке в период с 01.03.2012г. по 19.10.2012г. и Индивидуального Предпринимателя <...> – в период с 20.10.2012г. по 31.03.2013г., оба показателя достигают своих максимальных значений:

НИ = 10000.

CR = 100%.

В соответствии с п.7.2 Порядка № 220, рынок услуг регулярных перевозок пассажиров и багажами автобусами по маршрутам «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» в период с марта 2012-го года по март 2013-го года являлся рынком с высоким уровнем концентрации.

Основные барьеры входа на исследуемый товарный рынок – административные и экономические.

Административные барьеры требуют значительных временных затрат на их преодоление, однако не сопряжены с большими капитальными затратами. Необходимость проведения большого числа бюрократических процедур не тормозит, таким образом, развития конкурентных процессов на рынке. К числу административных барьеров относятся:

- необходимость получения лицензии на осуществление деятельности по перевозке пассажиров;

- получение разрешения на открытие маршрута;

- заключение договора на осуществление перевозок с организатором маршрута;

- требования к оформлению и оборудованию транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров;

- согласование расписания движения подвижного состава и т.п.

С другой стороны, экономические барьеры входа на рынок носят заградительный характер, поскольку лишают рынок перевозок пассажиров и багажа регулярными автобусными маршрутами «пос.Железнодорожный-г.Березники» и «г.Березники-пос.Железнодорожный» коммерческой привлекательности для потенциальных участников. Самым серьёзным экономическим барьером является низкая

плотность населения в посёлке Железнодорожный и в населённых пунктах, расположенных по маршруту «пос.Железнодорожный-г.Березники». Согласно официальным данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю, по состоянию на 01.01.2013г. в Троицком сельском населении, столицей которого является посёлок Железнодорожный и по которому проходит основная часть маршрутов № 151 и № 221, проживает 1844 человека.

Вследствие небольшого числа пассажиров, весь объём фактических потребителей рассматриваемой услуги приобретает её у уже присутствующего на рынке Перевозчика. Возможности по расширению круга потребителей отсутствуют – за 2012 год в районе зафиксирована естественная убыль населения на 0,8%. Следовательно, вкупе с низкой платёжеспособностью населения, востребованность рассматриваемой услуги и её рыночная рентабельность в перспективе не увеличатся, что говорит об отсутствии потенциала для развития конкурентной среды.

Смена монополиста – участника товарного рынка (Индивидуальный Предприниматель <...> сменил ООО «ДАР») – в рассматриваемый временной период произошла из-за нерыночных факторов, то есть по причинам, отличным от естественных конкурентных процессов: ООО «ДАР» перестало обслуживать автобусный маршрут № 151 по причине расторжения договорных отношений с организатором маршрута (соглашение о расторжении муниципального контракта № 169 на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на маршрутах регулярного сообщения Усольского муниципального района от 12.10.2012г.).

Следовательно, барьеры входа на рынок следует признать труднопреодолимыми.

Таким образом, по итогам проведённого Анализа товарного рынка был сделан вывод о том, что на указанном рынке в настоящее время осуществляет деятельность единственный хозяйствующий субъект Индивидуальный Предприниматель <...>, владеющий 100%-ой долей исследуемого товарного рынка.

2. Доказательство злоупотребления доминирующим положением

В соответствии с Постановлением Росстата от 19.01.2007 № 9 «Об утверждении Порядка заполнения и представления форм федерального государственного статистического наблюдения N 3-автотранс "Сведения о наличии и использовании автомобильного транспорта", N 65-автотранс "Сведения о продукции автомобильного транспорта", N 1-автотранс "Сведения о работе пассажирского автомобильного транспорта" к пригородному сообщению относятся перевозки, осуществляемые за пределы границы территории городского поселения, сельского населенного пункта (за исключением входящих в состав городского поселения) на расстояние до 50 км включительно, измеряемое от границы территории этого городского поселения, сельского населенного пункта.

В соответствии со статьей 4 Федерального закона от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 28.07.2012) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозки пассажиров и багажа, грузов осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении. Перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов. Перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно

между границами этих населенных пунктов. Перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов.

В соответствии со статьей 2 Закона Пермского края от 12.10.2006 № 19-КЗ (ред. от 09.07.2012) «Об основах организации транспортного обслуживания населения на территории Пермского края» маршруты регулярных перевозок пассажиров подразделяются на:

- краевые маршруты - маршруты пригородного и междугородного сообщений, обеспечивающие перевозки пассажиров между административными центрами муниципальных районов, городских округов;
- районные маршруты - маршруты пригородного и междугородного сообщений, обеспечивающие перевозки пассажиров между поселениями в границах района;
- поселенческие маршруты - маршруты городского, пригородного и междугородного сообщений, обеспечивающие перевозки пассажиров в границах поселения, городского округа;
- межмуниципальные маршруты - маршруты пригородного и междугородного сообщений, проходящие по территории Пермского края и не относящиеся к межсубъектным, краевым, районным, поселенческим маршрутам;
- межсубъектные маршруты - маршруты, проходящие по территории Пермского края и обеспечивающие перевозки пассажиров между субъектами Российской Федерации.

Таким образом, исходя из положений действующего законодательства, маршрут сообщением «посёлок Железнодорожный – город Березники» правильно отнесён к пригородным межмуниципальным маршрутам.

Согласно письму Региональной энергетической комиссии Пермского края (далее – РЭК Пермского края; вх. № 08342-13 от 28.06.2013г.), регулирование тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на межмуниципальных маршрутах не относится к компетенции РЭК Пермского края.

В соответствии со ст. 3 Закона Пермского края от 17.10.2006 № 20-КЗ (ред. от 07.10.2011) «О передаче органам местного самоуправления Пермского края государственных полномочий по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом на поселенческих, районных и межмуниципальных маршрутах городского, пригородного и междугородного сообщений», государственными полномочиями по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским электрическим транспортом на поселенческих, районных и межмуниципальных маршрутах городского, пригородного и междугородного сообщений, осуществляемые организациями любой формы собственности и индивидуальными предпринимателями, на неограниченный срок наделяются соответственно:

органы местного самоуправления поселений (городских округов) - полномочиями по регулированию тарифов на поселенческих маршрутах городского, пригородного и междугородного сообщений;

органы местного самоуправления муниципальных районов - полномочиями по регулированию тарифов на районных маршрутах пригородного и междугородного сообщений;

органы местного самоуправления муниципальных районов, поселений (городских округов) - полномочиями по регулированию тарифов на межмуниципальных маршрутах пригородного и междугородного сообщения.

В соответствии с нормативными документами, регулирующими пассажирские перевозки автомобильным транспортом, тариф – это ставка платы за одну поездку пассажира в пределах одного маршрута или ставка платы за один километр с пассажира в пределах одного маршрута пригородного сообщения; предельный тариф – это максимально допустимый уровень платы за одну поездку пассажира в пределах одного маршрута или за один километр с пассажира в пределах одного маршрута пригородного сообщения.

В соответствии с Решением Земского Собрания Усольского муниципального района от 22.08.2012 № 295 «Об утверждении Положения об организации транспортного обслуживания населения пригородным пассажирским автомобильным транспортом на маршрутах регулярных перевозок Усольского муниципального района», тарифы на пассажирские перевозки устанавливаются в соответствии с действующим законодательством и нормативными правовыми актами органов местного самоуправления, регулируемыми взаимоотношения в данной сфере деятельности.

Единственным документом местного законодательства, регулирующим величину тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом является Постановление Администрации Усольского муниципального района от 12.05.2012 № 322 «Об утверждении тарифа на услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом». Согласно п. 1 указанного нормативного акта, с 1 июня 2012 года предельный тариф на перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на районных автобусных маршрутах установлен в размере 2,34 руб. (включая НДС) за километр пути.

Предельные тарифы на обслуживание населения пригородным пассажирским автомобильным транспортом на межмуниципальных маршрутах действующее законодательство Усольского муниципального района не устанавливает.

Согласно п. 5.2. Постановления Правительства Пермского края от 27.04.2007 № 78 п (ред. от 13.06.2012) «Об утверждении Порядка организации транспортного обслуживания населения и регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа на краевых и межмуниципальных автобусных маршрутах», на межмуниципальных маршрутах регулирование тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом (кроме такси) осуществляется органами местного самоуправления муниципальных образований Пермского края, администрации которых являются Организаторами, путем установления предельных максимальных уровней.

В муниципальных контрактах на осуществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом на маршрутах регулярного сообщения Усольского муниципального района (№ 169 от 30.12.2011г. и № 170 от 30.12.2011г.) определено, что плата за проезд пассажиров (провоз багажа) взимается Перевозчиком согласно тарифам на перевозки пассажиров и багажа, осуществляемые автобусами, утвержденным Организатором (п. 6.1). В договоре № 7 от 30.12.2012г. на осуществление перевозки пассажиров на маршрутах регулярных перевозок Усольского муниципального района определено, что плата за проезд пассажиров (провоз багажа) взимается Перевозчиком согласно тарифам на пригородные перевозки пассажиров и багажа, осуществляемые автомобильным пассажирским транспортом, утвержденным постановлением Главы Усольского муниципального района (п. 5.1).

Тариф, установленный ООО «Дар» и Индивидуальным Предпринимателем <...> на участке движения «посёлок Железнодорожный – город Березники», составляет 70,00 рублей в одну сторону и формируется исходя из расстояния между указанными остановочными пунктами и из предельного тарифа 2,34 руб./км. (30,00 км * 2,34 руб = 70,20 руб.).

Таким образом, Перевозчиками применяется предельный тариф для районных маршрутов, однако при отсутствии конкретных нормативно-правовых актов, устанавливающих предельный тариф на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на межмуниципальных маршрутах, использование предельного тарифа на перевозки пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на районных автобусных маршрутах для формирования стоимости проезда на межмуниципальных маршрутах не может быть квалифицировано как нарушение установленного нормативными актами порядка ценообразования.

Следовательно, в действиях ООО «Дар» и Индивидуального Предпринимателя <...>. отсутствуют признаки нарушения антимонопольного законодательства.

В соответствии с пунктом 2 части 1 статьи 48 Федерального закона от 27.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» в случае отсутствия нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях (бездействии) Комиссия прекращает рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства.

На основании вышеизложенного и руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 3 статьи 41, частью 1 статьи 48 Федерального закона от 27.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА:

Дело № 287-13-А по признакам нарушения Индивидуальным Предпринимателем <...> и ООО «ДАР» пункта 10 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» прекратить в соответствии с пунктом 2 части 1 статьи 48 Федерального закона от 26.07.2006г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства.

Решение может быть обжаловано в арбитражный суд в течение трех месяцев со дня принятия.

- [reshenie_287.doc](#)