

Управление Федеральной антимонопольной службы  
по республике Коми

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

об обстоятельствах дела № 011/01/10-763/2020

25 мая 2021 года

город Сыктывкар

№ 02-01/3822

**ИП <...>**

**ООО «Альфатранс»**

169600, г. Печора,  
ул. Строительная, д. 20,  
корп. 3, пом. 53

**ИП <...>**

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Коми (далее – Коми УФАС России, Комиссия) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председателя Комиссии: <...> – заместителя руководителя управления – начальника отдела контроля рекламы и недобросовестной конкуренции,

Членов Комиссии:

<...> – начальника отдела управления,

<...> – главного специалиста-эксперта отдела управления,

рассмотрев дело № 011/01/10-763/2020 по признакам нарушения индивидуальным предпринимателем <...> пункта 10 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции), руководствуясь статьей 48.1 Закона о защите конкуренции,

**УСТАНОВИЛА:**

1. Антимонопольное дело № 011/01/10-763/2020 возбуждено в отношении ИП <...> приказом Коми УФАС России от 03.11.2020 № 223.

Основанием для возбуждения дела послужили заявление ИП <...> от 18.08.2020 (вх. № 4290 от 18.08.2020, № 4156 от 20.08.2020), заявление ООО «Альфатранс» от 04.08.2020 № 123 (вх. № 4132-э от 04.08.2020, № 4011 от 10.08.2020) на неправомерные, по мнению заявителей, действия ИП <...> в части завышения предельных максимальных уровней тарифов на перевозку грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора, установленных Министерством энергетики, жилищно-коммунального хозяйства и тарифов Республики Коми (далее – Министерство).

В соответствии с пунктом 10 части 1 статьи 10 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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

Для квалификации действий хозяйствующего субъекта по статье 10 Закона о защите конкуренции необходимо, чтобы он занимал доминирующее положение на соответствующем товарном рынке, совершил действие (бездействие), характеризующееся как злоупотребление этим положением, и это привело (создало угрозу) к ограничению конкуренции или ущемлению интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

1.1. Коми УФАС России в ходе рассмотрения настоящего антимонопольного дела провело исследование товарного рынка услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора в МО МР «Печора» (далее – товарный рынок).

Аналитический отчет от 14.05.2021, доработанный с учетом доводов ИП <...>, изложенных в письмах от 15.09.2020 № 297, от 27.01.2021 № 9, приобщен к материалам дела (том 3).

Исследование товарного рынка проведено в соответствии с Порядком, утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок).

**При исследовании товарного рынка проведена расчетно-аналитическая работа по определению временного интервала товарного рынка, продуктовых и географических границ товарного рынка, состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке, уровня концентрации товарного рынка, барьеров входа на товарный рынок, оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке.**

Для анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке антимонопольным управлением были использованы данные Администрации МО МР «Печора», Министерства, ФБУ «Администрация «Печораводпуть», Северного Управления Государственного морского и речного надзора, заявителей (потребителей услуги), лиц, указанных ИП <...>.

Руководствуясь частью 9 статьи 5 Закона о защите конкуренции, пунктом 2.2 Порядка, временной интервал изучения товарного рынка определен как ретроспективный -

период с 01.01.2019 по 31.07.2020 (период навигации).

Исходя из пункта 4 статьи 4 Закона о защите конкуренции товарный рынок – сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее - определенный товар), 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.

Согласно разделу 3 Порядка процедура определения продуктовых границ товарного рынка включает предварительное определение товара; выявление свойств товара, определяющих выбор приобретателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара; определение взаимозаменяемых товаров.

Предварительное определение товара, в силу пункта 3.4 Порядка, проведено на основе условий договора, заключенного в отношении товара; нормативных актов, регулирующих соответствующую деятельность; общероссийских классификаторов продукции, работ, услуг, видов экономической деятельности.

Согласно частям 1, 2 статьи 66 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – Кодекс) перевозки грузов осуществляются на основании договоров перевозок грузов в соответствии с заявками грузоотправителей и договорами об организации перевозок грузов, а также по мере предъявления их для перевозок. Порядок осуществления перевозок грузов устанавливается правилами перевозок грузов на внутреннем водном транспорте (далее - правила перевозок грузов), утвержденными в установленном порядке федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Оказание физическим лицам услуг по перевозке грузов для личных (бытовых) нужд осуществляется в соответствии с правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте (далее - правила оказания услуг), утвержденными Правительством Российской Федерации.

Перевозчик (коммерческая организация, индивидуальный предприниматель), осуществляющий перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с федеральным законом, иными нормативными правовыми актами и выданной ему лицензией по обращению любого физического или юридического лица, является перевозчиком общего пользования.

В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или уполномоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (часть 1 статьи 67 Кодекса).

Согласно свидетельству о праве собственности от 23.03.2016 ИП <...> принадлежит судно «Валерий Хоменко», тип: буксир – толкач, назначение: буксировка и толкание судов.

В соответствии с подп. 20-21 части 1 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом пассажиров; деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом опасных грузов подлежит лицензированию.

Северным управлением Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России ИП <...> выданы лицензии на осуществление деятельности перевозки внутренним водным транспортом опасных грузов (серия МР-1 № 001715 от 03.06.2015), перевозки внутренним водным транспортом пассажиров (серия МР-2 № 002932 от 24.05.2018).

Пунктом 314 Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 623 (далее – Технический регламент), в целях обеспечения сохранности буксируемых и толкаемых судов, буксиров и толкачей, а также создания условий для безопасности судоходства установлены соответствующие требования к техническому состоянию буксирных и сцепных устройств.

Согласно пункту 2 Приказа Минтранса России, Минтруда России от 11.03.1994 № 13/11 в организациях и (или) их подразделениях, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов, исполнительные руководители и специалисты, чья деятельность связана с обеспечением безопасности движения, должны иметь кроме документов, свидетельствующих о специальной подготовке, удостоверение установленной формы о прохождении ими аттестации.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 07.03.1995 № 239, Постановлением Правительства Республики Коми от 03.12.2002 № 196 цены (тарифы) на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа морским, речным и воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях подлежат государственному регулированию, которое осуществляет Министерство (в настоящее время – Комитет Республики Коми по тарифам).

Согласно Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности ОК 029-2014 (КДЕС Ред.2), утвержденному приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст, перевозка грузов по внутренним водным путям классифицируется по коду ОКВЭД 50.40.1, буксировка и маневровые услуги на внутренних водных путях по коду ОКВЭД 50.40.2.

В связи с чем, предварительно продуктовые границы определены как услуга по перевозке грузов водным транспортом.

Согласно пункту 3.1 Порядка определение продуктовых границ товарного рынка включает в себя процедуру выявления товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров, обращающихся на одном и том же товарном рынке.

В соответствии с пунктом 3.5 Порядка при выявлении свойств товара, определяющих выбор покупателей, анализировались: функциональное назначение, в том числе цель потребления товара и его потребительские свойства; применение товара; цена; иные характеристики.

Перевозка грузов, транспортных средств автомобильным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора возможна в летний период через паромную переправу, в зимний период по ледовой переправе, в весенне-осенний период во время половодья перевозка груза не представляется возможной ввиду отсутствия транспортного сооружения через реку Печора и постоянной переправы.

Потребителями услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора являются как юридические лица, осуществляющие предпринимательскую (хозяйственную деятельность), так и физические лица (для собственных нужд).

При исследовании товарного рынка в качестве взаимозаменяемого товара рассматривалась услуга по перевозке груза (транспортных средств) железнодорожным транспортом.

Согласно сведениям, представленным ОАО «РЖД», стоимость перевозки груза по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора в зависимости от веса, рода груза, рода подвижного состава составляет от 18 718 руб. до 23 911,20 руб., что превышает тариф на перевозку груза (транспортных средств) водным транспортом по указанному маршруту более чем в 6 раз.

В силу абз. 2 пункта 3.7 Порядка 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), и если при этом антимонопольный орган не располагает информацией о том, что такая замена имела или имеет место.

В связи с чем, услуга по перевозке грузов (транспортных средств) железнодорожным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора, стоимость которой более чем в 6 раз превышает стоимость рассматриваемой услуги, не является товаром заменителем услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора.

На основании вышеуказанного продуктовые границы товарного рынка определены как услуга по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом, код ОКВЭД 50.40.1, 50.40.2.

Согласно пункту 4.1 Порядка процедура определения географических границ товарного рынка (границ территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар и не имеет такой возможности за ее пределами) включает:

- предварительное определение географических границ товарного рынка;
- выявление условий обращения товара, ограничивающих экономические возможности приобретения товара приобретателем (приобретателями);
- определение территорий, входящих в географические границы рассматриваемого товарного рынка.

Для осуществления погрузки (выгрузки) груза (транспортного средства) на судно (с судна) с берега (на берег) выделяется береговая полоса (земельный участок).

Как следует из материалов настоящего антимонопольного дела, администрация городского поселения «Кожва» предоставила <...> в аренду земельные участки, государственная собственность на которые не разграничена, с видом разрешенного использования – водный транспорт, в соответствии с договорами аренды, а именно:

№ 16/2018-А от 06.11.2018 о передаче в аренду земельного участка с кадастровым номером 11:12:3101029:54, срок действия договора с 06.11.2018 до 06.11.2028;

№ 17/2018-А от 03.12.2018 о передаче в аренду земельного участка с кадастровым номером 11:12:3101029:52, срок действия договора с 03.12.2018 до 03.12.2028.

Вышеуказанные земельные участки используются ИП <...> для осуществления погрузки (выгрузки) груза (транспортных средств) на судно (с судна) с берега (на берег).

При определении географических границ товарного рынка использован метод

установления фактических районов продаж (местоположения приобретателей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определенных географических границах), предусмотренный абз. 3 пункта 4.5 Порядка.

В рассматриваемом случае услуга по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом осуществляется по конкретному маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора.

Руководствуясь требованиями пункта 4 статьи 4 Закона о защите конкуренции, разделом 4 Порядка, в том числе исходя из условий обращения товара, ограничивающих экономические, технические или иные возможности либо целесообразность приобретать товар на иных территориях, географическими границами товарного рынка является водный маршрут г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора, по которому осуществляется перевозка груза (транспортных средств) водным транспортом, на территории МО МР «Печора».

В соответствии с пунктами 5.1, 5.2 Порядка в состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, включаются хозяйствующие субъекты, реализующие в его границах рассматриваемый товар в пределах определенного временного интервала исследования товарного рынка.

Количество выявленных хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, является достаточным, если выполняется любое (хотя бы одно) из следующих условий:

- выявленных хозяйствующих субъектов достаточно, чтобы подтвердить или опровергнуть гипотезу о доминирующем положении любого из них, а также для установления влияния любого из них на состояние конкуренции;

- количество выявленных хозяйствующих субъектов основано на всей доступной информации и не может быть расширено за счет информации о хозяйствующих субъектах, которой обладают покупатели и продавцы на рассматриваемом товарном рынке.

ИП <...> в письменных пояснениях, представленных в материалы антимонопольного дела № 011/01/10-763/2020 письмами от 15.09.2020 № 297, от 27.01.2020 № 9, указал, что по данному маршруту, помимо него, осуществляют деятельность и оказывают услуги <...> из города Печоры и города Усинска.

Сведения, представленные ИП <...>, об осуществлении ИП <...> перевозки грузов водным транспортом по маршруту г. Усинск – г. Печора не подтвердились материалами, представленными Северным Управлением государственного морского и речного надзора, ФБУ «Администрация «Печораводпуть».

Из письменного опроса лиц, указанных ФБУ «Администрация «Печораводпуть», <...> а также из письменных пояснений Администрации МО МР «Печора» от 13.08.2020 № 01-74-9214, письменного опроса потребителей услуги (ООО «Альфатранс», ИП <...>) установлено, что в период навигации в 2019 году, в период навигации с 15.05.2020 по с 31.07.2020 услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора оказывал ИП <...>.

Из письменных пояснений ИП <...> следует, что в рассматриваемом периоде она осуществляла перевозку автотракторной техники по маршруту г. Печора – пос. Озерный. Услуги по перевозке грузов/пассажиров по маршруту г. Печора – пос. Кожва стали оказываться ИП <...> после 31.07.2020 – с 01.08.2020.

Таким образом, в ходе исследования товарного рынка установлено, что в период навигации в 2019 году, в период навигации с 15.05.2020 по 31.07.2020 услугу по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора МО МР «Печора оказывает (оказывал) ИП <...>.

Покупателями (потребителями) рассматриваемой услуги являются юридические и физические лица.

Расчёт общего объёма товарной массы в обороте за определённый период времени в продуктовых и географических границах рассматриваемого рынка (далее - объём товарного рынка) и долей хозяйствующих субъектов на рынке осуществляется на основании одного из показателей, указанных в пункте 6.1 Порядка.

Основным показателем для расчёта объёма товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке является объём продаж (поставок) на рассматриваемом товарном рынке.

При расчёте объёма товарного рынка показатели могут использоваться в натуральном или стоимостном выражении, а также в условных расчетных единицах.

Согласно части 1 статьи 346.53 Налогового кодекса РФ (часть вторая) налогоплательщики ведут учет доходов от реализации, полученных при осуществлении видов предпринимательской деятельности, в отношении которых применяется патентная система налогообложения, в книге учета доходов индивидуального предпринимателя, применяющего патентную систему налогообложения.

Из письменных пояснений, представленных ИП <...>, последним используется патентное налогообложение, учет доходов ведется в суммовом выражении без разбивки на подразделения, маршруты и количество перевезенных грузов.

При установлении Министерством тарифов на рассматриваемую услугу для ИП <...> последним была заявлена выручка по услуге по перевозке грузов (транспортных средств) по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора МО МР «Печора в размере <...> тыс. руб.

Доля ИП <...> на рынке услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора МО МР «Печора» в период с 01.01.2019 по 31.07.2020 (период навигации) составила 100 %.

Для определения уровня концентрации рынка услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора МО МР «Печора» использованы показатели: коэффициент рыночной концентрации (CR3), индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (HH1).

По показателям коэффициента рыночной концентрации (CR3 = 100%), индекса рыночной концентрации Герфиндаля - Гиршмана (HH1 > 2000) рынок услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора МО МР «Печора» относится к товарному рынку с высоким уровнем концентрации.

В ходе исследования товарного рынка установлены барьеры входа новых хозяйствующих субъектов (потенциальных конкурентов) на рассматриваемый товарный рынок:

экономические ограничения:

- значительная стоимость первоначального капитала, необходимого для приобретения в

собственность или в аренду водного транспорта для осуществления перевозки грузов (транспортных средств);

административные ограничения:

- лицензирование деятельности;
- требования, предъявляемые к перевозчикам;
- регулирование тарифов на услуги;
- передача земельных участков (береговой полосы) по всей длине берега в пос. Кожва в аренду ИП <...>.

Указанные барьеры являются труднопреодолимыми, в связи с чем, доступ на рынок новых хозяйствующих субъектов затруднен.

Согласно пункту 1 части 1 статьи 5 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. Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации) доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим

В силу части 2.2 статьи 5 Закона о защите конкуренции не может быть признано доминирующим положение хозяйствующего субъекта - индивидуального предпринимателя, не входящего в группу лиц с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами по основаниям, предусмотренным [частью 1 статьи 9](#) настоящего Федерального закона, если выручка от реализации товаров такого хозяйствующего субъекта - индивидуального предпринимателя за последний календарный год не превышает четыреста миллионов рублей.

Согласно сведениям, представленным Межрайонной ИФНС № 2 по Республике Коми письмом от 19.08.2020 № 03-59/08191, <...> принадлежит 100 % доля участия в уставном капитале ООО СК «Акварин» (ИНН 1105022902), ООО «Диагностика» (ИНН 1105020454), в связи с чем, в соответствии с частью 1 статьи 9 Закона о защите конкуренции он входит в одну группу лиц с ООО СК «Акварин», ООО «Диагностика».

Таким образом, «иммунитеты», установленные частью 2.2 статьи 5 Закона о защите конкуренции, в отношении ИП <...> не распространяются, в связи с чем, ИП <...> занимает доминирующее положение на рынке услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора МО МР «Печора» в период с 01.01.2019 по 31.07.2020 (период навигации) и на его действия (бездействие) распространяются требования части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

1.2. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 07.03.1995 № 239 органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставлено право вводить

государственное регулирование цен (тарифов), в том числе на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа морским, речным и воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

В рассматриваемом периоде в соответствии с постановлением Правительства Республики Коми от 31.08.2017 № 459 органом исполнительной власти Республики Коми, осуществляющим функции по формированию и реализации государственной политики, нормативно-правовому регулированию в сфере установления цен (тарифов), а также уполномоченным органом исполнительной власти Республики Коми на осуществление регионального государственного контроля (надзора) на территории Республики Коми в области регулируемых государством цен (тарифов) являлось Министерство энергетики, жилищно-коммунального хозяйства и тарифов Республики Коми.

Согласно Постановлению Правительства Республики Коми от 03.12.2002 № 196 государственное регулирование цен (тарифов) на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа речным и воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях осуществляет Министерство энергетики, жилищно-коммунального хозяйства и тарифов Республики Коми.

В соответствии с подп. 89 пункта 10 Положения о Комитете Республики Коми по тарифам, утвержденного постановлением Правительства Республики Коми от 05.11.2020 № 541, Комитет Республики Коми по тарифам регулирует тарифы на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа речным и воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (по согласованию с Министерством экономического развития и промышленности Республики Коми).

Приказом Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т установлены предельные максимальные уровни тарифов на перевозки грузов (транспортных средств) теплоходами «Валерий Хоменко», «Возей», осуществляемые ИП <...>, в том числе по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора (приложение № 2 к приказу).

Согласно приложению № 2 к приказу Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т предельный максимальный уровень тарифа на перевозку грузового автомобиля до 42 тонн по указанному маршруту установлен в размере <...> руб.

При этом, согласно письменным пояснениям Министерства (л.д. 131 т. 1), установление предельных уровней тарифов позволяет перевозчику применять тариф ниже, но не выше установленного органом регулирования.

Таким образом, ИП <...> на маршруте г. – Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора за перевозку единицы транспортного средства должны применяться тарифы, не превышающие предельные максимальные уровни тарифов, установленные Министерством приказом от 06.06.2019 № 23/5-Т (приложение № 2).

Как следует из материалов, представленных ООО «Альфатранс» в настоящее антимонопольное дело, 31.07.2020 при перевозке грузового автомобиля марки IVEKO-AMT 633910 гос. № О608 ВУ 11, принадлежащего ООО «Сплав» и находящегося в аренде у ООО «Альфатранс», по маршруту пос. Кожва – г. Печора сотрудник буксира «Валерий Хоменко» затребовал оплату в размере 7000 руб., в случае отказа от оплаты сообщил, что в перевозке транспорта будет отказано.

Согласно свидетельству о регистрации транспортного средства 1126 № 219650 разрешенная максимальная масса автомобиля (регистрационный знак О608ВУ11) составляет 38500 кг. (л.д. 6 т. 1).

В соответствии с приказом Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т стоимость перевозки транспортного средства ООО «Альфатранс» по маршруту пос. Кожва - г. Печора без груза (масса 38,5 тн) составляет 2996,81 руб./ед.

Согласно кассовым чекам ИП <...>, теплоход «Валерий Хоменко» от 31.07.2020 17:45, от 31.07.2020 17:46, от 31.07.2020 17:48 представителем ООО «Альфатранс» была произведена оплата в размере 3000 руб., 3000 руб., 1000 руб. соответственно, на общую сумму 7000 руб., что превышает предельный максимальный уровень тарифа, установленного Министерством приказом от 06.06.2019 № 23/5-Т.

Из материалов, представленных ИП <...>, установлено, что 21.05.2020 автомобиль – бензовоз MAN-TGS 33/430 GXG BBS-W гос. № О898 ВУ 11, находящийся в порожнем состоянии и принадлежащий ИП <...> на праве собственности, осуществлял проезд по маршруту г. Печора – пос. Кожва. Сотрудник ИП <...> обратился к водителю <...> для оплаты за проезд по данному маршруту в размере 7000 руб. (л.д. 49 т. 1).

Согласно свидетельству о регистрации транспортного средства 1126 № 219545 масса ТС № О898 ВУ 11 без нагрузки составляет 10310 кг, разрешенная максимальная масса - 33000 кг. (л.д. 61 т. 1).

Согласно свидетельству о регистрации транспортного средства 1137 № 452572 масса пулуприцепа цистерны без нагрузки составляет 9900 кг, разрешенная максимальная масса - 40000 кг. (л.д. 63 т. 1).

В соответствии с приказом Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т стоимость перевозки транспортного средства ИП <...> по маршруту г. Печора – пос. Кожва без груза (масса 20,21 тн) составляет 1997,88 руб./ед., с грузом (73 тн) – 2996,81 руб./ед.

Согласно кассовым чекам от 21.05.2020 07:29, от 21.05.2020 07:47 ИП <...> произведена оплата в размере 3500 руб., 3500 руб. соответственно, на общую сумму 7000 руб., что превышает предельный максимальный уровень тарифа, установленного Министерством приказом от 06.06.2019 № 23/5-Т.

В письменных пояснениях, представленных письмом от 15.09.2020 № 297 (л.д. 132 т. 1), ИП <...> указал, что при транспортировке автомобиля Ивеко (ООО «Альфатранс») его сотрудником <...> была взята плата за проезд на пароме в размере 3000 руб., в связи с чем переплата составила 3,19 руб.

Из содержания объяснительной рулевого-моториста <...> от 03.09.2020 следует, что на момент оплаты водителем автомобиля Ивеко платы за проезд у <...> был не оборванный чек на сумму 3000 руб., оставшийся от предыдущего водителя, который ранее покинул паром. При расчете с водителем автомобиля Ивеко к <...> подошел водитель автомобиля ГАЗ для оплаты за проезд в размере 1000 руб., который не взял кассовый чек. В связи с чем, водителю автомобиля Ивеко досталась лента из трех кассовых чеков.

В письменных пояснениях, представленных письмом от 28.09.2020 № 305, ИП <...> указал, что из объяснений сотрудника <...> следует, что машина <...> следовала по маршруту г. Печора – пос. Озерный - г. Печора. Рулевым – мотористом <...> была взята плата за проезд на пароме в одну и в другую сторону в размере 3500 руб. и 3500 руб. соответственно. При этом, как указал ИП <...>, тариф на провоз данного вида техники составляет 3671,36 руб., в связи с чем, считает претензию ИП <...> необоснованной.

Данные доводы Комиссией исследованы и установлено следующее.

Согласно части 1 статьи 6 Кодекса перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировка судов и плавучих объектов, погрузка и выгрузка грузов, оказание услуг в

речных портах, услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и других услуг внутреннего водного транспорта осуществляются на платной основе в соответствии с гражданским законодательством с учетом особенностей, предусмотренных пунктом 2 настоящей статьи.

В соответствии с частью 1 статьи 66 Кодекса перевозки грузов осуществляются на основании договоров перевозок грузов в соответствии с заявками грузоотправителей и договорами об организации перевозок грузов, а также по мере предъявления их для перевозок. Порядок осуществления перевозок грузов устанавливается правилами перевозок грузов на внутреннем водном транспорте (далее - правила перевозок грузов), утвержденными в установленном порядке федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Согласно статье 75 Кодекса плата за перевозку груза и иные причитающиеся перевозчику платежи вносятся грузоотправителем до момента отправления груза из порта отправления, если иное не установлено соглашением сторон. При несвоевременном внесении указанных платы и платежей отправление груза перевозчиком может быть задержано и до их внесения может быть прекращена подача судна для следующей погрузки груза.

Из содержания заявления ООО «Альфатранс» от 04.08.2020 № 123 (л.д. 1 т. 1) следует, что на момент погрузки и выгрузки на данной барже находился только один грузовой автомобиль. В связи с завершением рабочего дня водителя автомобиля и необходимостью его явки на территорию предприятия, последний произвел оплату в размере 7000 руб., которую затребовал сотрудник ИП <...>. За произведенную оплату водителю была выдана лента кассовых чеков на 3000 руб., на 3000 руб., на 1000 руб.

Из содержания заявления ИП <...> от 18.08.2020 № 30 (л.д. 49 т. 1) следует, что 21.05.2020 в 7.30 водителю автомобиля-бензовоза, находившегося в порожнем состоянии, оказана услуга по перевозке водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва. За оказанную услугу по данному маршруту сотрудник буксира затребовал плату в размере 7000 руб.

Довод ИП <...> о том, что ИП <...> 21.05.2020 была оказана услуга по перевозке груза (транспортного средства) по маршруту г. Печора – пос. Озерный – г. Печора, документально не подтвержден.

Согласно приложению № 2 приказу Министерства 06.06.2019 № 23/5-Т, которым утверждены предельные максимальные тарифы на перевозку грузов (транспортных средств) по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора тарифы в размере 3500 руб., 3000 руб., 1000 руб. не установлены.

Так, предельные максимальные тарифы на перевозку грузовых автомобилей до 42 тонн и свыше 42 тонн установлены Министерством в размере 2996,81 руб., за грузовые автомобили до 7 тонн – 998,94 руб.

Таким образом, ИП <...> при оказании услуг по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора 21.05.2020, 31.07.2020 применил самостоятельно установленные тарифы, превышающие предельные максимальные тарифы, установленные Министерством приказом от 06.06.2019 № 23/5-Т.

На заседании Комиссии 25.05.2021 представителем ИП <...> заявлен довод о том, что при расчете платы за перевозку груза (транспортного средства) ИП <...> был правомерно применен единый предельный тариф, установленный Министерством.

Данный довод Комиссией исследован и установлено следующее.

Министерством приказом от 29.04.2019 № 18/1-Т установлены единые предельные максимальные уровни тарифов на перевозки грузов (транспортных средств) речным транспортом на территории Республики Коми.

При этом, пунктом 7 приказа Министерства от 29.04.2019 № 18/1-Т предусмотрено, что действие единых предельных максимальных уровней тарифов, установленных пунктами 1-5 настоящего приказа, распространяется на перевозчиков, осуществляющих на территории Республики Коми перевозки грузов, пассажиров и багажа речным транспортом, в отношении которых органом исполнительной власти Республики Коми в сфере государственного регулирования цен (тарифов) не установлены в индивидуальном порядке соответствующие тарифы и (или) их предельные уровни для отдельных перевозчиков.

Как следует из материалов настоящего антимонопольного дела, приказом Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т для ИП <...> в индивидуальном порядке установлены предельные максимальные уровни тарифов на перевозки грузов (транспортных средств).

Таким образом, в рассматриваемом случае, на ИП <...> применение единых предельных максимальных уровней тарифов, установленных приказом Министерства от 29.04.2019 № 18/1-Т, не распространяется.

ИП <...> письмом от 27.01.2021 № 9 заявлено ходатайство о прекращении производства по делу о нарушении антимонопольного законодательства (л.д. 213 т. 1), поскольку, по мнению ИП <...>, его деятельность не относится к деятельности транспорта общего пользования, государственные или муниципальные контракты на перевозку пассажиров и их багажа им не заключались, в связи с чем, деятельность ИП <...> не является деятельностью транспорта общего пользования, в отношении которого должны устанавливаться регулируемые тарифы, что подтверждено правовой позицией Верховного суда РФ, изложенной в апелляционном определении от 30.11.2017 по делу № 74-АПГ17-13.

Данные доводы Комиссией исследованы и установлено следующее.

Согласно части 1 статьи 424 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) исполнение договора оплачивается по цене, установленной соглашением сторон. В предусмотренных законом случаях применяются цены (тарифы, расценки, ставки и т.п.), устанавливаемые или регулируемые уполномоченными на то государственными органами и (или) органами местного самоуправления.

В соответствии с частью 1 статьи 789 перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Согласно частям 1, 2 статьи 790 ГК РФ за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами. Плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

В соответствии с пунктом 1 статьи 6 Кодекса перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировка судов и плавучих объектов, погрузка и выгрузка грузов, оказание услуг в речных портах, услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и других услуг внутреннего водного транспорта осуществляются на платной основе в соответствии с гражданским законодательством с учетом особенностей, предусмотренных пунктом 2 настоящей статьи.

В силу пункта 2 статьи 6 Кодекса перевозка пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом, осуществляемая по обращению любого физического или юридического лица в рамках заключенного в соответствии с законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд государственного контракта или муниципального контракта между перевозчиком и органом государственной власти или органом местного самоуправления по согласованному маршруту, признается перевозкой внутренним водным транспортом общего пользования. В случае, если таким контрактом предусмотрено предоставление перевозчику субсидий в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом общего пользования, размер провозной платы определяется таким контрактом.

При этом, в силу части 2 статьи 66 Кодекса перевозчик (коммерческая организация, индивидуальный предприниматель), осуществляющий перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с федеральным законом, иными нормативными правовыми актами и выданной ему лицензией по обращению любого физического или юридического лица, является перевозчиком общего пользования.

Как следует из материалов настоящего антимонопольного дела, администрацией городского поселения Кожва на правах аренды ИП <...> были переданы земельные участки (береговая полоса), вид разрешенного использования – водный транспорт.

В соответствии с выданными Федеральной службой по надзору в сфере транспорта лицензиями на перевозку внутренним водным транспортом опасных грузов (л.д. 202, 203 т. 1) ИП <...> осуществляет перевозку грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора.

Таким образом, ИП <...> является перевозчиком общего пользования, осуществляющим перевозки грузов на внутреннем водном транспорте.

В соответствии с постановлением Совмина СССР от 03.01.1983 № 12 город Печора и Печорский район отнесены к районам Крайнего Севера.

Указом Президента Российской Федерации от 28.02.1995 № 221 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» Правительству Российской Федерации поручено утверждать перечни продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, цены (тарифы) на которые на внутреннем рынке Российской Федерации подлежат государственному регулированию Правительством Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Пересматривать указанные перечни по мере необходимости, имея в виду дальнейшую либерализацию цен (тарифов).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» утвержден Перечень услуг транспортных, снабженческо-сбытовых и торговых организаций, по которым

органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок.

Согласно абз. 7 указанного Перечня органы исполнительности власти субъекта Российской Федерации наделены правом регулировать тарифы на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа морским, речным и воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

На территории Республики Коми указанное право реализовано постановлением Правительства Республики Коми от 03.12.2002 № 196, которым утвержден Перечень продукции производственно-технического назначения и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на территории Республики Коми осуществляется Министерством энергетики, жилищно-коммунального хозяйства и тарифов Республики Коми (в настоящее время – Комитет Республики Коми по тарифам).

В соответствии с пунктом 5 Перечня (приложения № 2 к постановлению Правительства Республики Коми от 03.12.2002 № 196) цены (тарифы) на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа речным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях устанавливаются органом по регулированию.

Процедура установления тарифов в данной сфере урегулирована Порядком рассмотрения вопросов по установлению (изменению) цен (тарифов) и (или) предельных уровней на территории Республики Коми в отношении отдельных видов продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, утвержденным приказом Службы Республики Коми по тарифам от 29.04.2016 № 12/10 (далее – Порядок).

Согласно пункту 2 Порядок обязателен к применению всеми организациями (юридическими лицами и физическими лицами, осуществляющими деятельность без образования юридического лица) независимо от их организационно-правовой формы, осуществляющими регулируемые виды деятельности на территории Республики Коми (далее - регулируемые организации), в том числе на услуги перевозки грузов, пассажиров и багажа речным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

В силу пункта 3 Порядка цены (тарифы) и (или) их предельные уровни (далее - тарифы) устанавливаются (изменяются) в виде фиксированных ценовых ставок либо в виде предельных максимальных ценовых ставок.

Тарифы устанавливаются (изменяются) органом регулирования для:

конкретной регулируемой организации, которая обратилась в орган регулирования с предложением за установлением (изменением) индивидуальных тарифов (либо в случае если в отношении конкретной регулируемой организации органом регулирования принято решение об установлении (изменении) индивидуальных тарифов);

всех регулируемых организаций, которые не обратились в орган регулирования с предложением за установлением (изменением) индивидуальных тарифов применительно к территории Республики Коми либо к территории конкретного муниципального образования в Республике Коми.

Таким образом, на территории Республики Коми определены орган, осуществляющий государственное регулирование цен (тарифов) на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа речным транспортом на территории Республики Коми, а также нормативно-правовое регулирование утверждения соответствующих тарифов, механизм

их применения.

Из материалов настоящего антимонопольного дела следует, что ИП <...> обратился в адрес Министерства с заявлением (вх. № 1855 от 22.02.2019) об установлении индивидуальных тарифов на 2019 год на перевозку грузов, пассажиров и багажа речным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях через реку Печора по маршрутам, в том числе Печора – Кожва.

Министерством приказом от 06.06.2019 № 23/5-Т установлены предельные максимальные уровни тарифов на перевозки грузов (транспортных средств) теплоходами «Валерий Хоменко», «Возей», осуществляемые ИП <...>, в том числе по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора (приложение № 2 к приказу).

При этом, согласно письменным пояснениям Министерства (л.д. 131 т. 1), установление предельных уровней тарифов позволяет перевозчику применять тариф ниже, но не выше установленного органом регулирования.

Таким образом, ИП <...> при оказании услуг по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора 21.05.2020, 31.07.2020 применил самостоятельно установленные тарифы, превышающие предельные максимальные тарифы, установленные Министерством приказом от 06.06.2019 № 23/5-Т.

Ссылка ИП <...> на позицию Верховного Суда РФ, отраженную в апелляционном определении от 30.11.2017 по делу № 74-АПГ17-13, является несостоятельной, поскольку в указанном деле был обжалован нормативный правовой акт органа регулирования, устанавливающего тарифы на перевозку пассажиров.

Кроме того, как следует из материалов настоящего антимонопольного дела, ИП <...> приказ Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т об установлении предельных максимальных уровней тарифов на перевозки грузов (транспортных средств) в суд не обжаловал.

Письмом от 20.01.2021 (т. 3) ИП <...> обратился в адрес Комитета Республики Коми по тарифам с заявлением по пересмотру и установлению индивидуальных тарифов на перевозку грузов, пассажиров и багажа речным транспортом, в том числе по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора на 2021 год.

На заседаниях Комиссии 24.03.2021, 25.05.2021 представитель ИП <...> сообщил, что в Речном судебном участке г. Печоры в отношении ИП <...> рассмотрено дело об административном правонарушении по части 1 статьи 14.6 КоАП РФ. По результатам рассмотрения дела производство по делу об административном правонарушении в отношении ИП <...> прекращено, что является основанием для прекращения настоящего антимонопольного дела ввиду отсутствия нарушения ИП <...> порядка ценообразования.

Данный довод Комиссией исследован и установлено следующее.

Частью 1 статьи 14.6 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность юридических лиц, должностных лиц за завышение регулируемых государством цен (тарифов, расценок, ставок и тому подобного) на продукцию, товары либо услуги, предельных цен (тарифов, расценок, ставок, платы и тому подобного).

Как следует из материалов настоящего антимонопольного дела, Комитетом Республики Коми по тарифам в отношении ИП <...> составлен протокол об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 14.6 КоАП РФ, который направлен для рассмотрения мировому судье Речного судебного участка г. Печоры.

Постановлением мирового судьи Речного судебного участка 02.03.2021 по делу № 5-50/2021 (далее – постановление) вынесено постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении в отношении ИП <...> в связи с отсутствием события административного правонарушения.

Из содержания постановления следует, что в рамках возбужденного административного дела в отношении ИП <...> административное расследование не проводилось, определение об истребовании сведений, необходимых для разрешения дела об административном правонарушении, не выносилось, сведения о подлинности документов (не заверены) отсутствуют. Поскольку доказательства, представленные в материалы дела, получены с нарушением закона, привлечение индивидуального предпринимателя к административной ответственности по части 1 статьи 14.6 КоАП РФ неправомерно.

Таким образом, в рамках судебного дела № 5-50/2021 оценка действиям ИП <...> на предмет состава административного правонарушения не произведена.

На заседании Комиссии 25.05.2021 представителем ИП <...> заявлен довод о том, что отношения сторон урегулированы.

Однако доказательства, подтверждающие данный довод, ИП <...> в материалы настоящего антимонопольного дела не представлены, Комиссией такие доказательства не установлены.

В соответствии с пунктами 3, 4 статьи 1 ГК РФ при установлении, осуществлении и защите гражданских прав и при исполнении гражданских обязанностей участники гражданских правоотношений должны действовать добросовестно. Никто не вправе извлекать преимущество из своего незаконного или недобросовестного поведения.

Согласно абзацу 2 части 1 статьи 10 ГК РФ не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Пунктом 11 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 04.03.2021 № 2 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства» (далее - Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 04.03.2021 № 2) определено, что по смыслу абзаца первого части 1 статьи 10 Закона во взаимосвязи с пунктами 3, 4 статьи 1 и абзацем вторым пункта 1 статьи 10 Гражданского кодекса злоупотреблением доминирующим положением признается поведение доминирующего на товарном рынке субъекта, если оно выражается в следующих формах, в том числе одной из них: недопущение, ограничение, устранение конкуренции на товарных рынках; причинение вреда иным участникам рынка (хозяйствующим субъектам-конкурентам и потребителям, гражданам-потребителям как отдельной категории участников рынка), включая извлечение необоснованной (монопольной) выгоды за их счет, иное подобное ущемление прав участников рынка.

Пунктом 8 Обзора по вопросам судебной практики, возникающим при рассмотрении дел о защите конкуренции и дел об административных правонарушениях в указанной сфере, утвержденного Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 16.03.2016, установлено, что изменение или ошибочное определение вида тарифа, установленного уполномоченным государственным органом, в том числе нарушение предельных уровней свободных (нерегулируемых) цен, относятся к нарушениям порядка ценообразования в смысле положений части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

При этом любое отклонение от установленного тарифа, в том числе неправильный выбор

тарифа, является нарушением установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

Действия ИП <...>, занимающего доминирующее положение на товарном рынке оказания услуги по перевозке грузов (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора, выразившиеся в установлении и взимании с ИП <...> 21.05.2020, с ООО «Альфатранс» 31.07.2020 платы за перевозку груза (транспортных средств) водным транспортом по маршруту г. Печора – пос. Кожва, пос. Кожва – г. Печора, превышающей установленные приказом Министерства от 06.06.2019 № 23/5-Т предельные максимальные уровни тарифов, привели к ущемлению интересов ИП <...>, ООО «Альфатранс» в сфере предпринимательской деятельности.

Комиссия Коми УФАС России по рассмотрению дела № 011/01/10-763/2020 о нарушении антимонопольного законодательства, учитывая совокупность имеющихся доказательств, приходит к выводу о необходимости квалифицировать действия ИП <...> по пункту 10 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Председатель Комиссии \_\_\_\_\_ <...>

Члены Комиссии \_\_\_\_\_ <...>

\_\_\_\_\_ <...>