

Резолютивная часть решения оглашена «20» января 2020 г.
В полном объеме решение изготовлено «31» января 2020 г.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Самарской области (далее – Самарское УФАС России) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия), рассмотрев дело № 063/01/11.1-567/2019 в отношении ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

УСТАНОВИЛА:

В соответствии с положениями пункта 1 части 2 статьи 39 Закона о защите конкуренции основанием для возбуждения и рассмотрения настоящего дела явились материалы, поступившие из Администрации г.о. Самара и Прокуратуры г.о. Самара, содержащие информацию о наличии в действиях ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» признаков нарушения антимонопольного законодательства.

Исходя из указанных материалов, ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит», осуществляющие коммерческие перевозки пассажиров по нерегулируемым тарифам на территории городского округа Самара, с 1 июля 2019 г. увеличили тариф на оплату проезда по всем обслуживаемым указанными хозяйствующими субъектами маршрутам с 30 руб. до 35 руб.

На основании части 6 статьи 44 Закона о защите конкуренции, в целях получения дополнительных документов и сведений, для установления наличия/ отсутствия признаков нарушения антимонопольного законодательства Самарским УФАС России были направлены запросы о предоставлении необходимых документов и сведений в адрес ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит», а также в адрес Администрации г.о. Самара.

По результатам анализа полученных документов и сведений в действиях ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» Самарским УФАС России были обнаружены признаки нарушения части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции.

В соответствии с частью 12 статьи 44 Закона о защите конкуренции издан Приказ о возбуждении дела и создании Комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства от 05.09.2019 г. № 120.

Определением о назначении дела № 063/01/11.1-567/2019 к рассмотрению от 06.09.2019 г. к участию в нем в качестве заявителя привлечены Прокуратура Самарской области, Прокуратура г.о. Самара, Администрация г.о. Самара, в качестве ответчиков ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит».

Комиссия, рассмотрев материалы дела, заслушав лиц, участвующих в деле, установила следующее.

1. Согласно пункту 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции запрещаются согласованные действия хозяйствующих субъектов-конкурентов, если такие согласованные действия приводят к установлению или поддержанию цен (тарифов), скидок, надбавок (доплат) и (или) наценок.

В соответствии с частью 7 статьи 4 Закона о защите конкуренции, конкуренция - соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия

обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

В силу части 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.

Частью 1 статьи 8 Закона о защите конкуренции установлено, что согласованными действиями хозяйствующих субъектов являются действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке при отсутствии соглашения, удовлетворяющие совокупности следующих условий:

- 1) результат таких действий соответствует интересам каждого из указанных хозяйствующих субъектов;
- 2) действия заранее известны каждому из участвующих в них хозяйствующих субъектов в связи с публичным заявлением одного из них о совершении таких действий;
- 3) действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов вызваны действиями иных хозяйствующих субъектов, участвующих в согласованных действиях, и не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке. Такими обстоятельствами, в частности, могут быть изменение регулируемых тарифов, изменение цен на сырье, используемое для производства товара, изменение цен на товар на мировых товарных рынках, существенное изменение спроса на товар в течение не менее чем один год или в течение срока существования соответствующего товарного рынка, если этот срок составляет менее чем один год.

Согласованные действия не имеют какого-либо документального оформления, являются моделью группового поведения и предполагают совершение хозяйствующими субъектами координированных, сознательных действий (не обусловленных внешними условиями функционирования конкретного товарного рынка), направленных в той или иной мере на ограничение конкуренции.

Таким образом, из указанных норм действующего законодательства следует, что доказыванию в данном случае подлежит:

- наличие обоюдного коммерческого интереса от результата осуществления согласованных действий для каждого хозяйствующего субъекта;
- наличие публичного заявления о совершении таких действий;
- заблаговременный информационный обмен между хозяйствующими субъектами о совершении таких действий;
- причинно-следственная связь между таким обменом и повышением цены, а также то, что без указанного обмена действия по установлению цены субъектами бы не совершались;
- отсутствие рыночных обстоятельств, в равной мере влияющих на всех хозяйствующих субъектов на товарном рынке;
- наличие конкурентных отношений между хозяйствующими субъектами на соответствующем товарном рынке;
- ограничение конкуренции в результате осуществления хозяйствующими субъектами согласованных действий.

2. В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 784 Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) перевозка грузов, пассажиров и багажа

осуществляется на основании договора перевозки.

Согласно пункту 2 части 1 статьи 784 ГК РФ общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное. В силу части 1 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.

На основании части 2 статьи 790 ГК РФ плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами. Статьей 4 Федерального закона от 08.11.2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав автомобильного транспорта) определены следующие виды сообщения автотранспортом: городское, пригородное, междугороднее, международное. В соответствии со статьей 5 Устава автомобильного транспорта перевозки пассажиров и багажа подразделяются на регулярные перевозки, перевозки по заказам, перевозки легковыми такси.

Согласно части 1 статьи 19 Устава автомобильного транспорта регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании публичного договора перевозки пассажира по маршруту регулярных перевозок.

Частью 2 статьи 19 Устава автомобильного транспорта установлено, что регулярные перевозки пассажиров и багажа относятся к перевозкам транспортом общего пользования.

В соответствии с частью 3 статьи 19 Устава автомобильного транспорта регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок и перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок.

С 14.07.2015 г. организация регулярных перевозок пассажиров осуществляется на основании Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон об организации регулярных перевозок), а также на основании Закона Самарской области от 18.01.2016 г. № 14-ГД «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Самарской области, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Самарской области и признании утратившими силу отдельных законодательных актов Самарской области» (далее – Закон № 14-ГД).

Согласно части 16 статьи 3 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров регулярные перевозки подразделяются на перевозки по регулируемым тарифам или перевозки по нерегулируемым тарифам.

В силу части 18 статьи 3 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам - регулярные

перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком.

Частью 12 статьи 17 Закона об организации регулярных перевозок установлено, что право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам по муниципальному маршруту регулярных перевозок подтверждается свидетельством об осуществлении перевозок по соответствующему маршруту регулярных перевозок и картами соответствующего маршрута регулярных перевозок.

Согласно части 19 статьи 3 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок является документом, подтверждающим право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

В соответствии с частью 20 статьи 3 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров карта маршрута регулярных перевозок - документ, содержащий сведения о маршруте регулярных перевозок и транспортном средстве, которое допускается использовать для перевозок по данному маршруту.

Согласно части 1 статьи 19 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров свидетельство об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок и карты соответствующего маршрута выдаются уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или уполномоченными органами местного самоуправления, установившими данные маршруты.

Частью 2 статьи 19 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров установлено, что свидетельство об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок, и карты соответствующего маршрута выдаются по результатам открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршруту регулярных перевозок.

Согласно части 21 статьи 3 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров предметом открытого конкурса является право на получение свидетельств об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным маршрутам регулярных перевозок.

В силу части 1 статьи 21 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров открытый конкурс проводится уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления, установившими муниципальный маршрут регулярных перевозок, межмуниципальный маршрут регулярных перевозок или смежный межрегиональный маршрут регулярных перевозок.

Порядок проведения открытых конкурсов на право осуществления перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам в г.о. Самара установлен Правилами организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории городского округа Самара, утвержденными Постановлением Администрации городского округа Самара от 29.12.2017 г. № 1165 (далее – Правила организации транспортного обслуживания).

При этом ранее, до введения в действие Закона об организации регулярных перевозок, Закона № 14-ГД и Положения об организации и проведении открытого конкурса № 1165 организация регулярных перевозок пассажиров осуществлялась на основании Закона Самарской области от 12.10.2010 г. № 107-ГД «Об организации транспортного обслуживания населения пассажирским автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего

пользования на территории Самарской области» (далее – Закон № 107-ГД). Согласно части 1 статьи 8 Закона № 107-ГД деятельность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, выполняющих регулярные перевозки, осуществляется в соответствии с договором об осуществлении регулярных перевозок, заключаемым с заказчиком перевозок. Указанный договор заключается по результатам конкурса на срок не менее пяти лет, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи, а также при заключении договоров об осуществлении регулярных перевозок городским наземным электрическим транспортом.

В соответствии с частью 2 статьи 8 Закона № 107-ГД для организации конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок заказчик перевозок формирует конкурсные предложения, каждое из которых может включать один или несколько маршрутов регулярных перевозок с учетом потребности населения в предоставлении транспортных услуг и условий организации регулярных перевозок.

Частью 5 статьи 8 Закона № 107-ГД установлено, что договор об осуществлении регулярных перевозок заключается с перевозчиком в предусмотренные конкурсной документацией сроки с одновременной выдачей ему маршрутных карт.

В силу части 6 статьи 8 Закона № 107-ГД не допускается осуществление перевозчиком регулярных перевозок без заключенного с заказчиком перевозок договора об осуществлении регулярных перевозок.

Порядок проведения открытых конкурсов на право заключения контрактов на перевозку пассажиров по маршрутам устанавливался Положением о порядке организации и проведения конкурсов на право заключения договоров об осуществлении регулярных перевозок по внутримunicipальным маршрутам в городском округе Самара, утвержденным Постановлением Администрации городского округа Самара от 12.12.2011 г. № 1865 (далее – Положение о порядке организации и проведения открытого конкурса № 1865).

Таким образом, из указанных норм действующего законодательства следует, что отбор перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров по муниципальным маршрутам на территории Самарской области, производится на основании открытых конкурсных процедур. До вступления в силу Закона об организации регулярных перевозок заказчиком конкурсов с перевозчиками заключались договоры об осуществлении регулярных перевозок, и выдавались карты маршрутов. После вступления в силу указанного закона перевозчикам, одержавшим победу в конкурсе, выдаются свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам и карты маршрутов.

Комиссия, проанализировав нормы Закона об организации регулярных перевозок и подзаконных нормативных правовых актов, установила, что государственное (муниципальное) регулирование цен на регулярные муниципальные перевозки по нерегулируемым тарифам действующим законодательством не предусмотрено. Цены на указанные перевозки формируются хозяйствующими субъектами (перевозчиками) самостоятельно на основе рыночного механизма конкуренции.

3. В рамках рассмотрения дела Комиссией установлено, что в 2019 г. регулярные перевозки по муниципальным маршрутам по нерегулируемым тарифам в г.о. Самара осуществлялись тремя хозяйствующими субъектами: ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит». Указанные организации являлись победителями конкурсных отборов, проведенных органом местного самоуправления. Так, в 2015 г. Департаментом финансов Администрации г.о. Самара в соответствии

с пунктами 2, 3 Положения о порядке организации и проведения открытого конкурса № 1865 были организованы и проведены открытые конкурсы на право заключения договоров на осуществление регулярных перевозок по внутримunicipальным маршрутам г.о. Самара с заказчиком конкурса - Департаментом транспорта Администрации г.о. Самара.

Комиссией установлено, что согласно протоколам рассмотрения заявок на участие в открытых конкурсах от 27.10.2015 г. и от 03.11.2015 г. хозяйствующими субъектами, с которыми будут заключены договоры, определены ООО «Шоссе» и ООО «Рейс».

В силу пункта 13 Положения о порядке организации и проведения открытого конкурса № 1865 между Департаментом транспорта Администрации г.о. Самара и ООО «Шоссе» заключены следующие договоры об осуществлении регулярных перевозок:

- № 27-15 от 13.11.2015 г. на право движения по маршрутам №№ 203, 217, 247, 281, 296 со сроком действия с 16.11.2015 г по 16.11.2020 г.;
- № 28-15 от 13.11.2015 г. на право движения по маршрутам №№ 229, 240, 253, 283 со сроком действия с 16.11.2015 г. по 16.11.2020 г.;
- № 30-15 от 17.11.2015 г. на право движения по маршрутам №№ 6, 21м, 37, 38, 61д, 226, 272 со сроком действия с 18.11.2015 г по 18.11.2020 г.;
- № 31-15 от 17.11.2015 г. на право движения по маршрутам №№ 206, 213, 261, 279 со сроком действия с 18.11.2015 г. по 18.11.2020 г.

Между Департаментом транспорта Администрации г.о. Самара и ООО «Рейс» заключены следующие договоры об осуществлении регулярных перевозок:

- № 26-15 от 13.11.2015 г. на право движения по маршрутам №№ 30, 89, 97, 266, 246, 297 со сроком действия с 16.11.2015 г по 16.11.2020 г.;
- № 29-15 от 17.11.2020 г. на право движения по маршрутам №№ 1, 1к, 46, 50, 96 со сроком действия с 18.11.2015 г по 18.11.2020 г.;
- № 32-15 на право движения по маршрутам №№ 4, 27к, 99, 207, 264, 268 со сроком действия с 18.11.2015 г. по 18.11.2020 г.;
- № 33-15 от 17.11.2015 г. на право движения по маршрутам №№ 48д, 48к, 63, 77д, 92, 215 со сроком действия с 18.11.2015 г. по 18.11.2020 г.

Обществам также выданы соответствующие карты маршрутов.

В 2018 г. Администрацией г.о. Самара в соответствии с пунктами 2, 3 Правил организации транспортного обслуживания был организован и проведен открытый конкурс на право получения свидетельства об осуществлении регулярных перевозок по маршруту № 80 «мкр. «Волгарь» - Площадь Революции» на территории г.о. Самара с заказчиком конкурса - Департаментом транспорта Администрации г.о. Самара.

Комиссией установлено, что согласно протоколу рассмотрения единственной заявки на участие в открытом конкурсе от 05.06.2018 г. хозяйствующим субъектом, которому будет выдано свидетельство, определено ООО «Транзит».

В соответствии с частью 20 статьи 3 Закона об организации регулярных перевозок пассажиров указанному хозяйствующему субъекту выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок № 80 и карта маршрута регулярных перевозок со сроком действия с 15.06.2018 г. по 15.06.2023 г.

Согласно условиям договоров, заключенных Департаментом транспорта г.о. Самара и ООО «Шоссе», ООО «Рейс», а также условиям свидетельства, выданного Департаментом ООО «Транзит», цена (тариф) перевозки пассажиров и багажа не закреплена как самостоятельное условие договоров и свидетельства и

определяется каждым перевозчиком самостоятельно в отсутствие регулирования со стороны государственных и муниципальных органов.

Комиссией установлено, что цены (тарифы) на перевозку пассажиров и багажа утверждаются приказами хозяйствующих субъектов. Так, с 01.01.2019 г. приказом ООО «Шоссе» № 2018/11-271П от 27.11.2018 г., приказом ООО «Рейс» № 18-3 от 21.11.2018 г., приказом ООО «Транзит» № 18-7 от 29.11.2018 г. утверждена стоимость проезда в размере 30 руб. В последующем приказами ООО «Шоссе» № 2019/05-232П от 23.05.2019 г., ООО «Рейс» № 19-4 от 29.05.2019 г., ООО «Транзит» № 19-2 от 31.05.2019 г. с 01.07.2019 г. утверждена стоимость проезда в размере 35 руб. Таким образом, согласно материалам дела, в мае 2019 г. ответчиками изданы приказы, в соответствии с которыми стоимость проезда с 01.07.2019 г. увеличилась на 5 руб. в сравнении с предыдущим периодом.

Как установлено Комиссией, информация о повышении стоимости проезда была направлена перевозчиками в адрес Администрации г.о. Самара в порядке пункта 4 Правил организации транспортного обслуживания, а также доведена до сведения потребителей услуги (пассажиров) путем размещения в салоне транспортных средств, используемых ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» для осуществления деятельности по перевозке пассажиров.

Комиссия полагает, что размещение информации о повышении стоимости проезда в салоне автотранспортных средств является публичным заявлением о намерении повысить цену на услугу перевозки. Вместе с тем, Комиссией по результатам изучения материалов дела не усматривается достаточного объема доказательств, позволяющих сделать вывод о том, что действия каждого перевозчика по повышению стоимости проезда были заранее известны каждому из перевозчиков в связи с размещением об этом информации в салоне автотранспортных средств либо в связи с иным публичным заявлением. При этом действия участников рынка, совершенные синхронно и единообразно, не являются безусловным подтверждением согласованности действий хозяйствующих субъектов, что находит свое отражение в правоприменительной практике.

По результатам анализа норм действующего законодательства, а также затрат Обществ на предоставление услуги по перевозке пассажиров, Комиссией установлены экономические факторы, в равной мере влияющие на общий уровень цены, формируемой всеми субъектами товарного рынка.

Согласно положениям Федерального закона от 22.05.2003 г. № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации» на всех перевозчиков возлагается обязанность по применению контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов наличными деньгами и (или) в безналичном порядке.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 30.03.2019 г. № 382 «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий» все городские автобусы подлежат оснащению тахографами – техническими средствами контроля, обеспечивающими непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности. Указанные изменения действующего законодательства вступят в силу с 01.07.2020 г. Ранее данные изменения планировались к введению с 01.07.2019 г.

В связи с изменениями Федерального закона от 19.06.2000 г. № 82-ФЗ «О минимальном размере оплаты труда» с 2019 г. минимальный размер оплаты труда по сравнению с 01.05.2018 г. увеличился на 1,04%. С 01.01.2020 г. минимальный размер оплаты труда по сравнению с 01.01.2019 г. увеличен на 7,01%.

В соответствии с Указанием Центрального банка Российской Федерации от 04.12.2018 г. 5000-У с 2019 г. увеличены базовые ставки страховых тарифов, используемых при определении страховой премии по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств на 16,6%.

По данным Федеральной службы государственной статистики, а также Центрального банка Российской Федерации инфляция в 2018 году составила 4,3%, по итогам первого полугодия 2019 года – 4,6%.

Комиссия, проанализировав данные мониторинга цен на автомобильные бензины и дизельное топливо, проводимый Самарским УФАС России в соответствии с поручением ФАС России, установила, что ко второму полугодю 2019 г. стоимость АИ-92 увеличилась по отношению к стоимости данного вида топлива в начале первого полугодия в среднем на 1,94%. Стоимость АИ-95 увеличилась в среднем на 1,50%. Комиссией установлено, что стоимость летнего дизельного топлива увеличилась ко второму полугодю 2019 г. на 3,14%. по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.

Кроме того, в рамках анализа структуры цены следует учитывать иные затраты, которые перевозчики несут при оказании услуги, в том числе размер прибыли, рентабельности, также оказывающий влияние на формирование конечной стоимости проезда.

Указанные обстоятельства свидетельствуют о наличии у участников товарного рынка – ответчиков по настоящему делу – объективных экономических причин, которые могли повлиять на увеличение стоимости проезда. Данные факторы указывают на увеличение затрат на перевозку пассажиров для всех участников рынка.

Из материалов дела Комиссией усматривается, что увеличение каждым из перевозчиков стоимости проезда обусловлено обстоятельствами функционирования рынка перевозок, в равной мере влияющими на всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке (изменение расходов на осуществление пассажирских перевозок и эксплуатационных показателей, в соответствии с которыми определяется экономическая целесообразность осуществления перевозок).

Из анализа сложившейся рыночной ситуации следует, что произошедшее увеличение стоимости проезда перевозчиками не связано с осуществлением ими согласованных действий в понимании части 1 статьи 8 Закона о защите конкуренции, а продиктовано условиями обычной хозяйственной деятельности.

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

Анализ состояния конкуренции проведен в соответствии с пунктом 10.3 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке (утв. Приказом ФАС России от 28.04.2010 г. № 220) (далее – Порядок проведения анализа) по аналогии с порядком, установленным для проведения анализа состояния конкуренции по делам, возбужденным по признакам нарушения части 1 статьи 11

Закона о защите конкуренции, за исключением нарушения пункта 2 части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции (пункт 10.3 Порядка проведения анализа).
В силу пункта 10.3 Порядка проведения анализа анализ состояния конкуренции на товарном рынке включает следующие этапы:

- а) определение временного интервала исследования товарного рынка;
- б) определение продуктовых границ товарного рынка, которое производится исходя из предмета соглашения хозяйствующих субъектов, в котором усматриваются признаки нарушения антимонопольного законодательства;
- в) определение географических границ товарного рынка;
- г) установление факта наличия конкурентных отношений между участниками соглашения.

Географические границы товарного рынка определяются с учетом материалов дела о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе территорий, определенных в соглашении хозяйствующих субъектов, в котором усматриваются признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Целью исследования товарного рынка является выявление случаев недопущения, ограничения или устранения конкуренции при рассмотрении дела о нарушениях антимонопольного законодательства (подпункт «а» пункт 1.1 Порядка проведения анализа).

На основании пунктов 2.1, 2.2, подпункта «а» пункта 10.3 Порядка проведения анализа, учитывая обстоятельства, послужившие основанием для возбуждения дела в отношении ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» по признакам нарушения антимонопольного законодательства, временной интервал исследования товарного рынка определен с учетом цели исследования и особенностей товарного рынка.

Принимая во внимание, что исследование ограничено изучением характеристик товарного рынка, которые сложились до момента проведения исследования, проведен ретроспективный анализ состояния конкуренции на товарном рынке. Временным интервалом исследования является период с 01.01.2019 г. по 01.01.2020 г.

В соответствии с подпунктом «б» пункта 10.3 Порядка проведения анализа определение продуктовых границ товарного рынка произведено исходя из предмета согласованных действий хозяйствующих субъектов, в которых усматриваются признаки нарушения антимонопольного законодательства. При определении продуктовых границ товарного рынка, в частности, свойств изучаемого товара, также учтены положения раздела III Порядка проведения анализа, регламентирующие общую процедуру определения продуктовых границ рынка.

В соответствии с пунктом 3.5 Порядка проведения анализа при выявлении свойств товара, определяющих выбор покупателя, анализируются функциональное назначение, в том числе цель потребления товара и его потребительские свойства, применение товара, качественные и технические характеристики, цена, условия реализации и иные характеристики.

Комиссией установлено, что потребителями услуги по перевозке легковым автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам по нерегулируемым тарифам являются пассажиры. Функциональным назначением услуги, которую приобретают пассажиры, целью ее получения является перемещение по определенному маршруту (от точки отправления до точки назначения). При этом потребность в перевозке у каждого потребителя может различаться в определенный период времени, поскольку каждый пассажир имеет

индивидуальные потребности передвижения. Исходя из этого, различаться могут и продуктовые границы товарного рынка, которые обусловлены потребностью потребителя (пассажира). Наряду с этим следует также учитывать качественные характеристики услуги, такие как скорость, комфорт передвижения и др. Услугу перевозки в г.о. Самара в общественном транспорте пассажиры могут получить несколькими способами: наземными видами транспорта по муниципальным маршрутам как по регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам; электрическими видами транспорта по регулируемым тарифам: как наземными (трамвай, троллейбус), так и подземными (метро); воспользовавшись услугами межмуниципальных автобусных перевозчиков, часть маршрутов которых пролегает через г.о. Самара.

С учетом изложенного, в случае, если потребитель для удовлетворения своей потребности в перевозке может воспользоваться двумя и более способами перемещения по заданному маршруту, то данные услуги перевозки следует признать взаимозаменяемыми.

При этом в случае, если потребитель для удовлетворения своей потребности в перевозке может воспользоваться только одним способом перемещения, то предоставляемая услуга не будет иметь заменителей.

Принимая во внимание обстоятельства рассматриваемого дела, в том числе предмет согласованных действий, продуктовые границы рынка в отдельных случаях будут определяться только услугами регулярных перевозок легковым автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам по нерегулируемым тарифам, а для отдельных групп потребителей продуктовые границы могут быть определены иначе, с учетом схемы движения общественного транспорта: как легкового автомобильного по нерегулируемым тарифам, так и легкового автомобильного по регулируемым тарифам, а также электрического наземного (трамвай, троллейбусы) и подземного транспорта (метро) и межмуниципального транспорта, часть маршрутов которого пролегает через г.о. Самара.

Согласно пункту 10.3 Порядка проведения анализа географические границы товарного рынка определены с учетом конкретных обстоятельств дела о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе территорий, на которых осуществляются согласованные действия хозяйствующих субъектов, которые указывают на признаки нарушения антимонопольного законодательства. При определении географических границ товарного рынка, Комиссией учтены положения раздела IV Порядка проведения анализа, регламентирующие общую процедуру определения географических границ товарного рынка.

Согласно положений пункта 4.1 Порядка проведения анализа при определении географических границ товарного рынка следует исходить из границ территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар и не имеет такой возможности за ее пределами.

С учетом изложенного, в целях определения географических границ товарного рынка Комиссией проанализирована приобретательская возможность и специфика городской транспортной сети и схемы движения маршрутов, перевозки по которым осуществляют ответчики.

С точки зрения потребителя приобретение услуги возможно на территории, по которой пролегают маршруты, позволяющие ему удовлетворить его потребность в перевозке по заданному маршруту. По результатам анализа Комиссией установлено, что с точки зрения административного деления все перевозчики осуществляют перевозки в границах одного муниципального образования –

городского округа Самара.

При этом функциональным назначением услуг по перевозке пассажиров является осуществление перевозки в определенном направлении, по определенному маршруту движения. В отдельных случаях приобрести услугу по перевозке по заданному маршруту пассажир может, воспользовавшись различными видами услуг перевозки (услуга перевозки легковым автомобильным транспортом муниципальным транспортом по регулируемым тарифам, по нерегулируемым тарифам, услуга перевозки электрическими видами транспорта, услуги межмуниципальных перевозок). В отдельных случаях выбор потребителя ограничен одним видом услуги, к примеру услугой регулярных перевозок легковым автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам по нерегулируемым тарифам.

При этом вне зависимости от вида услуги перевозки, получение данной услуги возможно в границах схемы движения маршрута путем перемещения покупателя к продавцу.

При указанных обстоятельствах, с учетом предмета согласованных действий, и рассматриваемых Комиссией обстоятельств, географическими границами товарного рынка следует признать границы зон пролегания маршрутов (от пункта отправления в пункт назначения), представляющие из себя локальные рынки по числу маршрутов, на которых оказываются услуги регулярных перевозок легковым автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам по нерегулируемым тарифам ответчиками по настоящему делу.

С учетом определенных продуктовых и географических границ, в соответствии с подпунктом «г» пункта 10.3 Порядка проведения анализа Комиссией проведен анализ конкурентных отношений между перевозчиками.

В силу пункта 7 статьи 4 Закона о защите конкуренции конкуренция – соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

Под товарным рынком в пункте 4 статьи 4 Закона о защите конкуренции понимается сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), 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.

При изучении материалов дела Комиссией установлено, что каждый ответчик оказывает услуги на определенном количестве маршрутов, каждый из которых, в свою очередь, имеет самостоятельную схему движения.

Учитывая определенные продуктовые и географические границы товарного рынка, конкурентные отношения между ответчиками возможны только на пересекающихся (совпадающих) участках маршрутов.

Из анализа имеющихся материалов следует, что ответчики по делу оказывают услуги по перевозке на рынках с различными географическими границами, перевозка по которым не может быть признана взаимозаменяемой услугой с учетом индивидуальной потребности каждого пассажира. В связи с чем, на данных маршрутах (участках маршрутов) ответчики по делу не являются конкурентами, что исключает возможность квалификации их действий как согласованных.

В то же время Комиссией установлено, что на отдельных, немногочисленных участках движения маршруты ответчиков совпадают (пересекаются), и потребитель может воспользоваться услугами разных перевозчиков (из числа ответчиков) для удовлетворения потребности перевозки. Такие участки, как следует из схем движения маршрутов г.о. Самара, имеют незначительную протяженность и пролегают через основные транспортные магистрали города (Московское шоссе, ул. Ново-Садовая, ул. Гагарина). С учетом анализа материалов дела, в том числе схем движения маршрутов, данные участки образуют отдельные товарные рынки, где ответчики по делу могут конкурировать между собой.

При этом Комиссия отмечает, что стоимость оказания услуги перевозки в размере 35 руб. установлена каждым перевозчиком на весь маршрут, а не только на совпадающие (пересекающиеся) маршруты, которые являются отдельными товарными рынками. При указанных обстоятельствах действия ответчиков нельзя признать согласованными и нарушающими пункт 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции.

По результатам изучения материалов дела, оценки всех обстоятельств дела и анализа состояния конкуренции на товарном рынке Комиссия пришла к выводу о том, что повышение ответчиками стоимости проезда не является результатом осуществления ими согласованных действий, ограничивающих конкуренцию и имеющих своей целью установление и (или) поддержание цен (тарифов) на оказываемые услуги. Материалы дела также не подтверждают наступление в результате вышеизложенных действий Обществ негативных последствий в виде ограничения конкуренции на товарном рынке.

С учетом изложенного, Комиссия, принимая во внимание имеющиеся в материалах дела документы и сведения, а также письменные и устные пояснения, данные лицами, участвующими в деле, пришла к выводу о том, что в рассматриваемых действиях ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» нарушение пункта 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции, не усматривается.

Исходя из изложенного, руководствуясь частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, статьей 48 Закона о защите конкуренции, Комиссия

РЕШИЛА:

1. Прекратить рассмотрение дела № 063/01/11.1-567/2019 в связи с отсутствием в действиях ООО «Шоссе», ООО «Рейс», ООО «Транзит» нарушения пункта 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции.

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