

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

о назначении административного наказания по делу № 055/04/14.31-114/2020

26 февраля 2020 года

г. Омск

Заместитель руководителя Омского УФАС России <...>, в соответствии с полномочиями, установленными статьей 23.48 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), рассмотрев протокол и материалы дела об административном правонарушении № 055/04/14.31-114/2020, возбужденного на основании решения Комиссии Омского УФАС России по делу № 055/01/10-323/2019

о нарушении акционерным обществом «Омскоблавтотранс» (ИНН 5507249611, ОГРН 1145543032843, зарегистрировано по адресу: 644119, Российская Федерация, Омская обл., г. Омск, проспект Комарова, дом 2) (далее – АО «Омскоблавтотранс», Общество) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26 июля 2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,

в отсутствие законного представителя АО «Омскоблавтотранс» - генерального директора Мартыненко А.В., извещенного надлежащим образом о дне, времени и месте рассмотрения дела об административном правонарушении,

в присутствии защитника АО «Омскоблавтотранс» - <...>, которой были даны разъяснения о правах лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, предусмотренные статьей 25.1 КоАП РФ, а также разъяснены права защитника, предусмотренные статьей 25.5 КоАП РФ,

УСТАНОВИЛА:

Дело о нарушении антимонопольного законодательства № 055/01/10-323/2019 в отношении АО «Омскоблавтотранс» было возбуждено приказом руководителя Омского УФАС России от 19.04.2019 № 98 по заявлению ИП <...>а <...> по признакам нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26 июля 2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции).

Решением Комиссии Омского УФАС России от 11.09.2019 по делу № 055/01/10-323/2019 АО «Омскоблавтотранс» признано нарушившим часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

При этом Комиссией было установлено следующее.

В Омское УФАС России поступило заявление ИП <...>а <...> (вх. № 904 от 31.01.2019) о несоответствии требованиям антимонопольного законодательства действий АО «Омскоблавтотранс» (далее - Общество) при утверждении Методики формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций.

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

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

15.11.2018 приказом № 256-пд АО «Омскоблавтотранс» утверждена Методика формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций» (далее – Методика).

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

Таблица 1

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

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

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

- в основе расчетов тарифов Общества лежат затраты всех автовокзалов и автостанций без учета количества остановок по пути определенного маршрута;
- при расчете тарифа Общество применяет произвольные коэффициенты для увеличения тарифа в зависимости от вида сообщения и класса транспортного

средства (далее - ТС).

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

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

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

- № 33-П/2016 от 12.02.2016 по маршруту «Омск – Ханты-Мансийск»;
- № 34-П/2016 от 12.02.2016 по маршруту «Омск – Сургут»;
- № 43-П/2016 от 01.10.2016 по маршруту «Омск – Нефтеюганск»;
- № 55-П/2018 от 05.03.2018 по маршруту «Омск - Сарыагаш»;
- № 56-П/2018 от 01.06.2018 по маршруту «Омск - Ташкент».

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

- серия МТРФ № 003036, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.009 «г. Омск – г. Ханты-Мансийск»;
- серия МТРФ № 002861, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.007 «г. Омск – г. Нефтеюганск»;
- серия МТРФ № 002997, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.008 «г. Омск – г. Ханты-Мансийск»;
- серия МТРФ № 003548, регистрационный номер маршрута в реестре 55.86.010 «г. Омск – г. Сургут».

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

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

K2 – коэффициент, учитывающий время на организацию посадки пассажиров и

загрузку багажа, на оформление проездных документов в автобусе (в зависимости от вида сообщения);

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

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

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

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

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

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

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

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

Понятие «межобластное» сообщение, введённое Методикой, отсутствует как в УАТ, так и в Законе о перевозках, вместе с тем, Законом о перевозках этому понятию соответствует определение «межрегиональные перевозки», в то время как в УАТ межобластное сообщение включено в понятие «междугороднее», также предусмотренное Методикой (таблица 2).

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

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

Относительно предусмотренных Методикой коэффициентов (К1, К2 и К3) Комиссией было установлена следующее.

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

Таблица 3

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

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

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

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

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

Таблица 4

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

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

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

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

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

Таблица 5

Общее время обслуживания	Вид сообщения	Количество билетов	Комментарии к продаже	Время продажи 1 билета

	посадку пассажира						
Пригородное	10 мин	7 мин	нет данных	1	22	6 мин	0,5
Пригородное	14 мин	11 мин	нет данных	1			
Междугороднее	17 мин 20 сек	11 мин 30 сек	нет данных	1	32	17,4 мин	1,45
Межобластное	16 мин (32 мин. – контролера)	212 мин	27	2	47	25,7 мин	2,14
Межобластное	20 мин (40 мин. – контролера)	27 мин	23	2			
Международное	27 мин	21 мин 30 сек	22	1	47	27 мин	2,25

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

2.2.1. Эмпирические данные для расчета коэффициента K_2 на момент утверждения Методики (утверждена 16.11.2018) Обществом не представлены, данные хронометража работы контролеров за 11.06.2019, т.е. полученные в рамках рассмотрения дела, не могут обосновать применение коэффициентов в соответствии с Методикой.

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

2.2.3. При замерах 11.06.2019 Обществом подсчет трудозатрат работы контролеров на межобластных рейсах произведен некорректно (неверно), это связано с тем, что в выборку по указанным рейсам попали только рейсы ИП <...>а <...>, обслуживаемые двумя контролерами (2 рейса, отправлено 27 и 23 пассажира). Комиссия обращает внимание, что на рейс перевозчика, осуществляющего перевозку по международному маршруту (отправлено 22 пассажира), привлекался один перронный контролёр. Представленные ИП <...>ым <...> видеозаписи также подтверждают наличие на осуществляемых им рейсах двух контролеров АО «Омскоблавтотранс».

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

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

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

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

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

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

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

2.2.4. Коэффициенты К2 рассчитаны из соотношения времени работы контролера на один рейс (различной вместимости), а применены Обществом при расчете стоимости на пассажира.

Анализ расчетных данных Общества из таблицы 6 показал, что разница во времени работы контролера на одного пассажира незначительна на междугороднем, межобластном и международном сообщениях (таблица 7), а, учитывая, что минимальное время работы контролера на пригородных маршрутах вместо расчетных 6 минут составило 10 минут (без операции «осмотр салона на предмет отсутствия неоплаченного багажа и подозрительных предметов»), то средние значения трудозатрат на одного пассажира по пригородным маршрутам также будут незначительно отличаться от значений на иных маршрутах.

Таблица 7

Тип сообщения	Среднее время на обслуживание одного пассажира (работа контролера) минут
Пригородное	0,273 (0,5)*
Междугороднее	0,544
Областное	0,547
Международное	0,574

* на основании данных хронометража за 11.06.2019 минимальное значение 10 минут + 1 минута

на осмотр салона (операция отсутствует в хронометраже без обоснования причины), итого 11 минут на обслуживание 22 пассажиров.

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

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

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

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

2.3. Затраты на транспортную безопасность и на содержание объектов транспортной инфраструктуры в зависимости от длины автобуса учитываются Ответчиком коэффициентом К3. По мнению АО «Омскоблавтотранс» *«автобусы разной длины (разного класса) требуют разную площадь для осуществления межрейсовой стоянки»* и затраты на вышеуказанные услуги должны в большей мере оплачиваться перевозчиками, осуществляющими перевозки автобусами большей длины. Коэффициент К3 рассчитан из соотношения средней длины автобуса каждого класса. Таким образом, за каждого пассажира автобуса среднего класса (длина от 7,6 м до 10 м) перевозчик оплачивает на 20% выше, чем за каждого пассажира автобуса малого класса (длина до 7,6 м) при прочих равных условиях (т.е. «гипотетически» виды маршрутов идентичны), а за пассажира автобуса большого класса – на 67 %.

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

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

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

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

Таблица 8

Вид сообщения	Класс автобуса	Вместимость (к-во мест)	Коэффициенты K1, K2, K3 при расчете тарифа на отправленного пассажира	Стоимость услуг автовокзала на пассажира (руб.)
междугородное (межмуниципальный)	Средний	23	$1,45 * 1,45 * 1,2 = 2,523$	37,00
межобластное (межрегиональный)	Большой	60	$2,14 * 2,14 * 1,67 = 7,648$	112,15

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

3. Комиссия в рамках рассмотрения дела пришла к выводу о том, что утверждение Общества о соответствии Методики рекомендациям Министерства транспорта Российской Федерации, в частности, приложениям №№ 1 - 2 к приказу Минтранса России «Перечень обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях автовокзала, автостанции за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включены данные автовокзал, автостанция», не соответствует действительности.

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

Комиссией также установлено, что учет затрат АО «Омскоблавтотранс» осуществляется в разрезе автовокзалов (автостанций), что подтверждается

представленными Обществом в материалы дела документами, т.е. Общество обладало достаточной информацией для расчета стоимости услуг в соответствии с рекомендациями Министерства транспорта Российской Федерации.

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

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

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

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

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

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции положение АО «Омскоблавтотранс» при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства №№ 055/01/10-323/2019 признано доминирующим на товарных рынках услуг, оказываемых перевозчикам и пассажирам, связанных с организацией перевозок пассажиров и багажа (услуги автовокзалов, автостанций) в географических границах расположения объектов транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) в Омской области, эксплуатируемых АО «Омскоблавтотранс», а именно: Автовокзал г. Омск, Автовокзал г. Калачинск, Автовокзал г. Называевск, Автовокзал г. Тара, Автовокзал г. Тюкалинск, Азовская автостанция, Большереченская автостанция, Большеуковская автостанция, Горьковская автостанция, Знаменская автостанция, Колосовская автостанция, Кормиловская автостанция, Крутинская автостанция, Марьяновская автостанция, Муромцевская автостанция, Нижнеомская автостанция, Нововаршавская автостанция, Оконешниковская автостанция, Саргатская автостанция, Седельниковская автостанция, Тевризская автостанция, Усть-Ишимская автостанция, Шербакульская автостанция.

На основании вышеизложенного Комиссия Омского УФАС России при рассмотрении дела № 055/01/10-323/2019 пришла к следующим выводам:

Часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции устанавливает запрет на действия

(бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

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

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

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

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

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

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

На основании изложенного, руководствуясь частью 1 статьи 23, частью 1 статьи 39, статьей 41, статьями 48, 49, 50 Закона о защите конкуренции, Комиссия признала положение АО «Омскоблавтотранс» доминирующим на товарных рынках услуг, оказываемых перевозчикам и пассажирам, связанных с организацией перевозок пассажиров и багажа (услуги автовокзалов, автостанций) в географических границах расположения объектов транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) в Омской области, эксплуатируемых АО «Омскоблавтотранс» в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

Решением по делу № 055/01/10-323/2019 действия АО «Омскоблавтотранс»,

выразившиеся в применении утвержденной 15.11.2018 АО «Омскоблавтотранс» Методики формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций, признаны злоупотреблением доминирующим положением и нарушающими часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, что привело к ущемлению прав и законных интересов ИП <...>а <...>

АО «Омскоблавтотранс» было выдано предписание делу № 055/01/10-323/2019 о прекращении нарушения части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, в которое были включены мероприятия, направленные на устранение установленного нарушения антимонопольного законодательства. Указанное предписание было исполнено АО «Омскоблавтотранс».

В соответствии с пунктом 5 резолютивной части решения, материалы дела № 055/01/10-323/2019 были переданы уполномоченному лицу Омского УФАС России для принятия решения о возбуждении в отношении АО «Омскоблавтотранс» дела об административном правонарушении, предусмотренном статьей 14.31 КоАП РФ.

Указанные обстоятельства явились основанием для составления 04.02.2020 протокола № 055/04/14.31-114/2020 об административном правонарушении в отношении юридического лица АО «Омскоблавтотранс», совершившего в г. Омске административное правонарушение, предусмотренное частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ.

Согласно статье 37 Закона о защите конкуренции за нарушение антимонопольного законодательства коммерческие и некоммерческие организации и их должностные лица несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

Согласно части 1.2. статьи 28.1 КоАП РФ поводом к возбуждению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 14.9, 14.31, 14.31.1 - 14.33 КоАП РФ, является принятие комиссией антимонопольного органа решения, которым установлен факт нарушения антимонопольного законодательства Российской Федерации.

При рассмотрении административного дела 26.02.2020 имеющиеся в деле № 055/04/14.31-114/2020 материалы были всесторонне изучены и им дана следующая оценка.

В соответствии с частью 2 статьи 2.1 КоАП РФ юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

Согласно части 1 статьи 1.5 КоАП РФ лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина.

В соответствии с частью 1 статьи 2.10 КоАП РФ юридические лица подлежат

административной ответственности за совершение административных правонарушений в случаях, предусмотренных статьями раздела КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях.

В соответствии частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ совершение занимающим доминирующее положение на товарном рынке хозяйствующим субъектом, за исключением субъекта естественной монополии, действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, если такие действия приводят или могут привести к ущемлению интересов других лиц и при этом результатом таких действий не является и не может являться недопущение, ограничение или устранение конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных статьей 9.21 настоящего Кодекса, -

влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей; **на юридических лиц - от трехсот тысяч до одного миллиона рублей.**

АО «Омскоблавтотранс» в материалы дела № 055/04/14.31-114/2020 были предоставлены следующие документы (в копиях):

1. Решение единственного акционера ОАО «Омскоблавтотранс» от 26.03.2015;
2. Приказа генерального директора АО «Омскоблавтотранс» А.В. Мартыненко № 217-пд от 24.12.2019;
3. Приказа генерального директора АО «Омскоблавтотранс» А.В. Мартыненко № 157-пд от 15.10.2019;
4. Устава АО «Омскоблавтотранс», утвержденного решением единственного акционера ОАО «Омскоблавтотранс» 26.11.2015;
5. Свидетельства о государственной регистрации юридического лица (серия 55 № 003797742);
6. Свидетельства о постановке на учет российской организации в налоговом органе по месту ее нахождения (серия 55 № 003836876);
7. Выписки из ЕГРЮЛ от 24.04.2017 № ЮЭ9965-17-6095207.

При рассмотрении 26.02.2020 дела об административном правонарушении № 055/04/14.31-114/2020 защитник юридического лица АО «Омскоблавтотранс» Кузьмина Т. Г. предоставила письменное ходатайство о снижении суммы административного штрафа, предусмотренного санкцией части 1 статьи 14.31 КоАП РФ.

26.02.2020 при рассмотрении дела № 055/04/14.33-80/2020 должностное лицо Омского УФАС России рассмотрело указанное ходатайство защитника юридического лица АО «Омскоблавтотранс» Кузьминой Т. Г. и вынесло определение от 26.02.2020 об отказе в его удовлетворении.

При рассмотрении настоящего административного дела 26.02.2020 защитником

юридического лица АО «Омскоблавтотранс» Кузьминой Т. Г. было заявлено письменное ходатайство, в котором защитник юридического лица просит при назначении административного наказания учесть трудное материальное положение АО «Омскоблавтотранс» по итогам работы за 2019 год и назначить штраф юридическому лицу в минимальном размере, предусмотренном частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ.

В подтверждение трудного материального положения АО «Омскоблавтотранс» были представлены: отчет о финансовых результатах, решения Арбитражного суда Омской области о взыскании денежных средств с АО «Омскоблавтотранс» по делам № А46-6516/2019, № А46-6518, № А46-14910/2019, № А46-16219/2019, № А46-18043/2019, № А46-18310/2019, № А46-18757, № А46-18835/2019, № А46-19054/2019, № А46-20454/2019, № А46-22170/2019, № А46-22845/2019, № А46-23438/2019, № А46-23441/2019, № А46-23443/2019.

Должностное лицо, изучив представленные АО «Омскоблавтотранс» документы, полагает возможным удовлетворить указанное письменное ходатайство.

Иных ходатайств при рассмотрении административного дела 26.02.2020 от защитника АО «Омскоблавтотранс» не поступало.

Материалы дела свидетельствуют о том, что юридическое лицо – АО «Омскоблавтотранс» имело возможность надлежащим образом исполнить нормы антимонопольного законодательства, однако не приняло должных мер к соблюдению указанных норм, результатом чего явилось нарушение антимонопольного законодательства и совершение административного правонарушения.

Действия АО «Омскоблавтотранс», выразившиеся в злоупотреблении своим доминирующим положением на товарных рынках услуг, оказываемых перевозчикам и пассажирам, связанных с организацией перевозок пассажиров и багажа (услуги автовокзалов, автостанций) в географических границах расположения объектов транспортной инфраструктуры автовокзалов (автостанций) в Омской области, эксплуатируемых АО «Омскоблавтотранс», путем применения утвержденной 15.11.2018 АО «Омскоблавтотранс» Методики формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций, что привело к ущемлению прав и законных интересов ИП <...>а <...>

признанные Решением Комиссии Омского УФАС России от 11.09.2019 по делу № 055/01/10-323/2019 нарушением части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», образуют состав административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ.

Должностное лицо Омского УФАС России, исследовав материалы административного дела № 055/04/14.31-114/2020, выслушав доводы защитника АО «Омскоблавтотранс», пришло к следующим выводам.

Материалы дела свидетельствуют о том, что юридическое лицо – АО «Омскоблавтотранс» имело возможность надлежащим образом исполнить нормы антимонопольного законодательства, однако не приняло

должных мер к соблюдению указанных норм, результатом чего явилось нарушение антимонопольного законодательства и совершение административного правонарушения.

Виновность юридического лица АО «Омскоблавтотранс» в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ, установлена и подтверждается доказательствами, содержащимися в материалах дела № 055/04/14.31-114/2020:

- заявлением ИП <...>а <...> в Омское УФАС России;
- Уставом АО «Омскоблавтотранс», утвержденным решением единственного акционера ОАО «Омскоблавтотранс» 26.11.2015;
- свидетельством о государственной регистрации юридического лица (серия 55 № 003797742);
- свидетельством о постановке на учет российской организации в налоговом органе по месту ее нахождения (серия 55 № 003836876);
- приказом № 256-пд АО «Омскоблавтотранс» директора А.В. Мартыненко, которым утверждена «Методика формирования тарифов на обязательные платные услуги, содержащиеся в перечне обязательных платных услуг, которые должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территории автовокзалов, автостанций»;
- решением Комиссии Омского УФАС России по делу № 055/01/10-323/2019,
- протоколом № 055/04/14.31-114/2020 от 04.02.2020

и другими материалами дела.

Указанное административное правонарушение является дящимся, совершено в городе Омске, в период с 15.11.2018 (дата издания приказа генерального директора АО «Омскоблавтотранс» А.В. Мартыненко № 256-пд) по 30.08.2019 (дата оглашения резолютивной части решения по делу № 055/01/10-323/2019).

Учитывая изложенное, вина юридического лица – АО «Омскоблавтотранс» в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ установлена, оснований для прекращения производства по делу об административном правонарушении не имеется. Обстоятельств, исключающих производство по настоящему административному делу, не установлено.

Инкриминируемое АО «Омскоблавтотранс» административное правонарушение не является малозначительным, поскольку, как следует из материалов дела, решения Комиссии по делу № 055/01/10-323/2019, действия АО «Омскоблавтотранс», признанные злоупотреблением доминирующим положением, могли привести к ущемлению интересов ИП <...>а <...>, а также интересов иных перевозчиков, заключивших или намеревающихся заключить договоры на услуги автовокзала.

На основании пункта 2 статьи 1 части 3.2 КоАП РФ принимается решение о наложении на АО «Омскоблавтотранс» административного штрафа.

Обстоятельств, исключающих производство по настоящему административному

делу, не установлено.

Оснований для прекращения производства по делу об административном правонарушении не имеется.

Обстоятельств, смягчающих административную ответственность, предусмотренных статьей 4.2 КоАП РФ, а также обстоятельств, отягчающих административную ответственность АО «Омскоблавтотранс», предусмотренных статьей 4.3 КоАП РФ, не установлено.

В соответствии со статьей 4.1 КоАП РФ при назначении административного наказания АО «Омскоблавтотранс» учтен характер совершенного им административного правонарушения, финансовое положение юридического лица.

На основании пункта 2 части 1 статьи 3.2 КоАП РФ, с учетом ходатайства защитника юридического лица, сведений о финансовом положении АО «Омскоблавтотранс», **принимается решение о наложении на АО «Омскоблавтотранс» административного штрафа в минимальном размере, в соответствии с санкцией части 1 статьи 14.31 КоАП РФ.**

На основании изложенного, учитывая характер совершенного административного правонарушения, отсутствие обстоятельств смягчающих и отягчающих административную ответственность, руководствуясь статьями 14.33, 23.48, 26.1., 29.9, 29.10 КоАП РФ, а также статьями 2.1, 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 КоАП РФ,

П О С Т А Н О В И Л А:

Признать акционерное общество «Омскоблавтотранс» (ИНН 5507249611, ОГРН 1145543032843, зарегистрировано по адресу: 644119, Российская Федерация, Омская обл., г. Омск, проспект Комарова, дом 2) виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ и назначить ему административное наказание в виде административного штрафа в размере 300 000 (триста тысяч) рублей.

В соответствии с частью 1 статьи 32.2 КоАП РФ административный штраф должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее шестидесяти дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, предусмотренных статьей 31.5 КоАП РФ.

В соответствии с частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ неуплата административного штрафа в указанный срок, влечет наложение административного штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного штрафа.

В соответствии с частью 5 статьи 32.2 КоАП РФ при неуплате административного штрафа в указанный срок сумма штрафа подлежит взысканию в принудительном порядке.

В соответствии с частью 5 статьи 3.5 КоАП РФ сумма административного штрафа

подлежит зачислению в бюджет в полном объеме в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 1 статьи 46 Бюджетного кодекса РФ сумма штрафа за нарушение антимонопольного законодательства подлежит зачислению в федеральный бюджет.

Сумма административного штрафа уплачивается лицом, привлеченным к административной ответственности по следующим реквизитам:

административной ответственности по следующим реквизитам:

Получатель:

УФК по Омской области (Управление Федеральной антимонопольной службы по Омской области) ИНН 5503023028, КПП 550401001

Счет № 40101810100000010000

Банк получателя: Отделение по Омской области Сибирского главного управления Центрального банка Российской Федерации

БИК 045209001, Отделение Омск

Код бюджетной классификации 161 1 16 01141 01 0031 140

Код ОКТМО 52701000

ВНИМАНИЕ! В случае оплаты административного штрафа платежный документ в ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ должен содержать сведения о номерах идентификатора начисления и идентификатора плательщика, указанных в верхней части прилагаемых к настоящему постановлению бланков извещения и квитанции.

Назначение платежа: Административный штраф в соответствии с частью 1 статьи 14.31 КоАП РФ.

В соответствии с пунктом 3 части 1 статьи 30.1 и частью 1 статьи 30.3 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу либо в районный суд по месту рассмотрения дела в течение 10 дней со дня вручения или получения копии постановления.

В соответствии с частью 1 статьи 31.1 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении вступает в законную силу после истечения срока, установленного для обжалования постановления по делу об административном правонарушении, если указанное постановление не было обжаловано или опротестовано.

<...>

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