ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об обстоятельствах дела № 058/01/10-49/2021

20.05.2021 г. г.Пенза

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Пензенской области по рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства (далее также Комиссия) в составе:

<...> – руководителя Пензенского УФАС России, председателя Комиссии;

<...> – начальника отдела антимонопольного контроля и рекламы, члена Комиссии;

<...> – главного специалиста-эксперта отдела антимонопольного контроля и рекламы, члена Комиссии;

<...> – главного специалиста-эксперта отдела антимонопольного контроля и рекламы, члена Комиссии;

рассмотрев дело № 058/01/10-49/2021 по признакам нарушения группой лиц в составе Общества с ограниченной ответственностью «Корпорация Дилижанс» (ИНН 5834026622, г.Пенза, ул.Литвинова,20, литер Л, пом.1) (далее – ООО «Корпорация Дилижанс»), Общества с ограниченной ответственностью Транспортная компания «Дилижанс» (ИНН 5835095361, г.Пенза, ул.Литвинова,20, литер Л, пом.1) (далее – ООО ТК «Дилижанс») и Общества с ограниченной ответственностью «Меркурий» (ИНН 5834013172, г.Пенза, ул.Антонова,3, оф.201) (далее – ООО «Меркурий») пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закона о защите конкуренции),

УСТАНОВИЛА:

В Пензенское УФАС России поступили обращения из Управления транспорта и связи города Пензы и Регионального исполкома Общероссийского Народного Фронта в Пензенской области (далее – Заявители), а также сведения из средств массовой информации в отношении ООО ТК «Дилижанс», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО «Меркурий» (далее – Перевозчики, Ответчики) по вопросу повышения с 14 ноября 2020 года стоимости проезда в автобусах большой вместимости по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

По результатам рассмотрения поступивших документов и материалов в

действиях группы лиц ООО ТК «Дилижанс», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО «Меркурий» установлены признаки нарушения антимонопольного законодательства.

29.01.2021 г. Пензенским УФАС России издан Приказ о возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения группой лиц ООО «Корпорация Дилижанс», ООО ТК «Дилижанс» и ООО «Меркурий» пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившемся в установлении, поддержании монопольно высокой цены на услугу по перевозке пассажиров и багажа автобусами большой вместимости общего пользования в городском сообщении на территории г.Пензы, которое влечёт (может повлечь) ущемление интересов неопределённого круга потребителей.

В ходе рассмотрения дела № 058/01/10-49/2021 Комиссией Пензенского УФАС России установлено следующее.

Пунктом 1 статьи 790 Гражданского кодекса РФ установлено, что за перевозку грузов, пассажиров и багажа взимается провозная плата, установленная соглашением сторон, если иное не предусмотрено законом или иными правовыми актами.

В соответствии с частью 1 статьи 14, части 1 статьи 17 Федерального закона от 13.07.2015 г. № 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 – Закона № 220-ФЗ) в целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения уполномоченные органы устанавливают муниципальные и межмуниципальные маршруты регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

Согласно пункту 18 части 1 статьи 3 Закона № 220-ФЗ регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам – регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком.

Перевозки по нерегулируемым тарифам осуществляются на основании выданного свидетельства (пункт 2 статьи 17 Закона № 220-ФЗ).

Частью 1 статьи 19 Закона № 220-ФЗ установлено, что свидетельство об осуществлении перевозок по муниципальному (межмуниципальному, смежному) маршруту регулярных перевозок и карты соответствующего маршрута выдаются уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации или уполномоченными органами

местного самоуправления, установившими данные маршруты.

Согласно пункту 1 статьи 11 Закона № 220-ФЗ муниципальные маршруты регулярных перевозок в границах одного городского поселения устанавливаются, изменяются, отменяются уполномоченным органом местного самоуправления соответствующего поселения.

Приказом Управления транспорта и связи г.Пензы от 28.12.2015 г. № 96 утверждён Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Пензы (далее – Реестр).

Указанным Перевозчикам Управлением транспорта и связи г.Пензы выданы свидетельства на право осуществления регулярных пассажирских перевозок и карты соответствующих маршрутов, а именно:

- ООО «Меркурий» (ИНН 5834013172, г.Пенза, ул.Антонова,3, оф.201) свидетельство № 58 000040 об осуществлении регулярных перевозок по маршруту № 54 (со сроком действия с 09.04.2019 г. до 09.04.2024 г.);

- ООО «Корпорация Дилижанс» (ИНН 5834026622, г.Пенза, ул.Литвинова,20, литер Л, пом.1) свидетельства об осуществлении регулярных перевозок: № 58 000043 по маршруту № 66 (со сроком действия с 09.04.2019 г. до 09.04.2024 г.), № 58 000042 по маршруту № 70 (со сроком действия с 09.04.2019 г. до 09.04.2024 г.);

- ООО ТК «Дилижанс» (ИНН 5835095361, г.Пенза, ул.Литвинова,20, литер Л, пом.1) свидетельство № 58 000044 об осуществлении регулярных перевозок по маршруту № 82С (со сроком действия с 09.04.2019 г. до 14.07.2021 г.).

Таким образом, ООО ТК «Дилижанс», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО «Меркурий» с момента выдачи свидетельств стали осуществлять регулярные перевозки по муниципальным маршрутам по нерегулируемым тарифам.

В соответствии с выписками из ЕГРЮЛ ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО ТК «Дилижанс» с 23.10.2020 г. находятся под контролем одного юридического лица (управляющей организации) – ООО Управляющая Компания «Пассажирский транспорт» (далее – ООО УК «Пассажирский транспорт»).

В силу положений пункта 2 части 1 статьи 9 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции) группой лиц признаются юридическое лицо и осуществляющие функции единоличного исполнительного органа этого юридического лица физическое лицо или юридическое лицо.

Таким образом, ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО ТК «Дилижанс» являются группой лиц.

В рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства в соответствии с Приказом ФАС России от 28.04.2010 г. № 220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» проведён анализ состояния конкуренции на соответствующем товарном рынке.

Временной интервал определён календарным годом, в период которого произошло повышение тарифа, то есть с 01.01.2020 г. по 31.12.2020 г.

Продуктовые границы товарных рынков в ходе анализа определены, как услуги по регулярным перевозкам автобусами большой вместимости по нерегулируемому тарифу по муниципальным маршрутам.

Географические границы рынка – муниципальное образование город Пенза.

Состав хозяйствующих субъектов образуют перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров автобусами большой вместимости по нерегулируемым тарифам по муниципальным маршрутам города Пензы, в соответствии с выданными свидетельствами и картами маршрутов: ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО Транспортная компания «Дилижанс».

В результате проведённого анализа установлено, что доля хозяйствующих субъектов ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО ТК «Дилижанс» в составе группы лиц на указанном рынке составляет 100%.

По смыслу пункта 5 статьи 4 Закона о защите конкуренции хозяйствующий субъект – коммерческая организация, некоммерческая организация, осуществляющая деятельность, приносящую ей доход, индивидуальный предприниматель, иное физическое лицо, не зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, но осуществляющее профессиональную деятельность, приносящую доход, в соответствии с федеральными законами на основании государственной регистрации и (или) лицензии, а также в силу членства в саморегулируемой организации.

В соответствии с пунктом 1 частью 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определённого 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, доля которого на рынке определённого товара превышает пятьдесят процентов.

Принимая во внимание долю хозяйствующих субъектов в составе группы лиц, ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО ТК «Дилижанс» занимают доминирующее положение на рынке услуг регулярных перевозок пассажиров автобусами большой вместимости по нерегулируемым тарифам по муниципальным маршрутам города Пензы.

29 октября 2020 года в соответствии с Порядком организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Пензенской области, утверждённым Постановлением Правительства Пензенской области от 15.02.2016 г. № 84-пП, в Управление транспорта и связи г.Пензы от Перевозчиков поступили извещения об изменении с 14 ноября 2020 года тарифа на осуществляемые ими регулярные перевозки по муниципальным маршрутам. Стоимость проезда в автобусе большой вместимости составила 27 рублей (ранее 23 рубля).

По запросу Пензенского УФАС России Перевозчиками был представлен расчёт тарифа перевозки пассажиров и багажа автобусами большой вместимости общего пользования в городском сообщении на территории г.Пензы (далее – Расчёт тарифа).

Перевозчики указали, что Расчёт тарифа составлен на основании Методических рекомендаций по расчёту экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утверждённых Распоряжением Минтранса России от 18.04.2013 г. № НА-37-р (далее – Методические рекомендации).

Согласно пункту 11 Методических рекомендаций расчёт экономически обоснованной стоимости перевозки выполняется на основании следующей информации:

- данных о маршрутной сети на расчётный (плановый) период;

- расписаний движения пассажирских транспортных средств в

расчётном (плановом) периоде с учётом типов транспортных средств;

- о пробеге транспортных средств на плановый период и плановых объёмах перевозок пассажиров;

- данных о фактически выполненных объёмах перевозок пассажиров и пассажирообороте на маршрутах, по которым ведётся расчёт, а также о пробегах пассажирских транспортных средств с учётом их вместимости за сопоставимый период, предыдущий расчётному (плановому) периоду, с учётом их сезонности;

- статистической и бухгалтерской отчётности.

Тариф в городском сообщении Перевозчиками рассчитан как частное между пробегом и пассажиропотоком умноженное на сумму затрат на 1 км пробега.

Исходя из показателей, заложенных в Расчёт тарифа, пробег автобусами большой вместимости на плановый период, с учётом количества рейсов в соответствии с расписанием движения, установленного Реестром, рассчитан в количестве 12 046 932 км.

Количество перевезённых пассажиров основано на фактических данных за взятый период регулирования (2019 год), представленных МУП «АРЦИС» и ООО «Пенза Карт», и равно 26 355 000.

Затраты на 1 км пробега составили 59 рублей 63 копейки.

Согласно части 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование (далее – сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за её пределами, в том числе установленная:

1) путём повышения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара.

В соответствии с Разъяснением № 1 Президиума ФАС России «Определение монопольно высокой и монопольно низкой цены товара», утверждённым протоколом Президиума ФАС России от 10.02.2016 г. № 2 (далее – Разъяснение № 1), для исследования всех указанных выше факторов в процессе проведения антимонопольного расследования используются два основных метода определения монопольно высокой цены товара:

1. затратный метод;

2. метод сопоставимых рынков.

В целях выявления товарных рынков, отвечающих требованиям сопоставимости по составу покупателей, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию с товарным рынком оказания услуг по перевозке пассажиров автобусами большой вместимости на территории муниципального образования г.Пензы с численностью населения 520 000 человек по нерегулируемым тарифам, в условиях отсутствия со стороны государства мер бюджетной поддержки (дотации, субсидии) являются: город Оренбург, с численностью населения 572 000 человек, город Ставрополь с численностью 449 000 человек, город Курск с численностью населения 453 000 человек.

Так, согласно представленным данным, в указанных муниципальных образованиях осуществляются перевозки пассажиров автобусами большой вместимости по нерегулируемым тарифам. Размер тарифа на перевозку пассажиров выглядит следующим образом:

- город Оренбург – 24 рубля,

- город Ставрополь – 23 рубля.

- город Курск – 21 рубль.

Данные тарифы на сопоставимых товарных рынках сформированы в условиях конкуренции.

Таким образом, Комиссия Пензенского УФАС России приходит к выводу об установлении тарифа Перевозчиками в размере 27 рублей за пределами цены, сформированной в условиях конкуренции на сопоставимых товарных рынках.

Затраты Перевозчиков на 1 км пробега складываются из следующих составляющих:

- расходы на оплату труда водителей автобусов и кондукторов;

- отчисления на социальные нужды;

- расходы на топливо для автобусов;

- расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов;

- расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автобусов (в том числе материалы);

- расходы на износ шин автобусов и их приобретение;

- расходы на амортизацию автобусов;

- прочие расходы.

В своих пояснениях и на заседаниях Комиссии Перевозчики указали, что основанием для повышения стоимости проезда явились: рост цен на топливо, запасные части для транспортных средств, услуги по обслуживанию и ремонту транспортных средств; увеличение МРОТ; увеличение налоговой нагрузки на агентов, в связи с отменой единого налога на вменённый доход; снижение пассажиропотока в 2020 году; с предыдущего повышения стоимости тарифа прошло более года.

Таким образом, увеличение тарифа на перевозку пассажиров в городском сообщении по регулярным маршрутам автобусами большой вместимости составило более, чем 18%.

Довод Ответчиков, относительно последнего повышения стоимости тарифа более года назад, отклоняется Комиссией Пензенского УФАС России, в виду того, что факт истечения календарного года само по себе не служит основанием для повышения тарифа и не является подтверждением его экономического обоснования.

По данным, представленным Перевозчиками, в связи с переходом агентов, осуществляющих перевозки пассажиров, на упрощенную систему налогообложения, с 01.01.2021 г. доля затрат на налоговые отчисления в общем объёме составляет 7,51% (УСН – 5,94%, патент –

1,57%).

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики и Центрального Банка России размер инфляции в 2020 году составил 4,91%.

В ходе рассмотрения дела ООО «Корпорация Дилижанс», ООО ТК «Дилижанс» и ООО «Меркурий» не подтвердили свои первоначальные расходы (до повышения тарифа), не представили в антимонопольный орган документы, подтверждающие затраты.

Довод Ответчиков о том, что основанием для повышение тарифа послужило снижение пассажиропотока, вызванное распространением новой коронавирусной инфекцией, Комиссией не принимается, поскольку Расчёт тарифа был осуществлён на основании показателей 2019 года. Сведения о пассажиропотоке за 2020 год Ответчиками не учитывались.

В связи с отсутствием подтверждающих документов, не представляется возможным сделать вывод о соответствии уровня изменения расходов, необходимых для производства и реализации услуг по перевозке пассажиров автобусами большой вместимости, по отношению к уровню изменения тарифа.

В период 2019 и 2020 годов состав покупателей товара мог быть подвержен незначительным изменениям в связи с изменением численности населения г.Пензы. Состав продавцов товара – хозяйствующих субъектов, осуществляющих услуги по перевозке пассажиров в пределах муниципального образования, остался неизменным.

Анализ информации и документов в ходе рассмотрения дела показал, что в период 2019-2020 годов меры бюджетной поддержки со стороны государства Перевозчикам не оказывались. Изменению была подвержена система налогообложения, однако, Комиссия Пензенское УФАС России приходит к выводу о несоразмерности изменения налогообложения изменению стоимости услуги.

Таким образом, условия обращения товара (предоставления услуги) на товарном рынке в целом остались неизменными.

Также Комиссией установлено, что при Расчёте тарифа Перевозчики использовали плановый пробег за год и данные о фактически перевезённых пассажирах за 2019 год.

Вместе с тем, по запросу Пензенского УФАС России ООО «ГДЦУ пассажирским транспортом» и ООО «Центр управления движением»

представлены ежеквартальные отчёты о выпуске на линию автобусов большой вместимости за 2019 год, согласованные с Перевозчиками.

В результате анализа указанных отчётов было установлено фактическое количество выполненных рейсов автобусами большой вместимости в 2019 году в сравнении с планируемым показателем (Таблица № 1).

Таблица № 1

Перевозчик	№ маршрута	Планируемое количество рейсов в год	Фактическое количество рейсов за 2019 год
ООО «Меркурий»	54	107 310	102 641
ООО «Корпорация Дилижанс»	66	137 313	98 258
	70	137 313	96 491
ООО ТК «Дилижанс»	82С	83 220	92 394
ИТОГО		**465 156**	**389 784**

На основании данных о количестве выполненных рейсов в 2019 году, с учётом протяжённости маршрутов, принятой за основу Перевозчиками, фактический пробег автобусов большой вместимости за 2019 год в сравнении с планируемым пробегом равен следующему (Таблица № 2):

Таблица № 2

Перевозчик	№ маршрута	Протяжённость маршрута	Количество машин на маршруте	Плановый пробег	Фактический пробег с учётом нулевого в 2019 году
ООО «Меркурий»	54	21,7	31	2 566 242	2 464 925
ООО «Корпорация Дилижанс»	66	24,4	33	3 716 884	2 765 723
	70	23,9	33	3 543 219	2 569 318
ООО ТК «Дилижанс»	82С	24,6	20	2 220 587	2 446 267
ИТОГО			**117**	**12 046 932**	**10 246 233**

В соответствии с Методическими рекомендациями, а также согласно Письму Министерства транспорта Российский Федерации, поступившим на запрос Пензенского УФАС России (исх. № ДЗ/6219-ИС от 20.03.2021 г.), в случае, если параметры по всем маршрутам на плановый период совпадают с показателями за прошедший период, то допускается использовать данные о количестве пассажиров, централизованно собираемые посредством систем автоматизированного подсчёта пассажиров.

В данном случае, параметры относительно фактического и планируемого пробега транспортных средств не совпадают.

Вместе с тем, количество пассажиров, заложенное в Расчёт тарифа, фактически было перевезено автобусами большой вместимости за 389 784 рейсов и, соответственно, 10 246 233 км пробега.

В вышеуказанном Письме Минтранса России также указано, что при несовпадении параметров на плановый период с показателями за прошедший год, плановые объёмы перевозок пассажиров по маршрутам могут быть получены, в том числе, на основе математического моделирования распределения пассажиропотоков по маршрутам общественного транспорта.

Таким образом, с учётом имеющихся данных, расчёт количества перевезённых пассажиров на 1 км пробега равен: 26 355 000 / 10 246 233 = 2,6.

При планируемом пробеге в 12 046 932 км пассажиропоток составит 30 986 695.

С учётом изложенного, предельный тариф в городском сообщении, рассчитанный как частное между пробегом и пассажиропотоком умноженное на сумму затрат на 1 км пробега, равен 23 руб.

Таким образом, с учётом плановых затрат, рассчитанных Перевозчиками, при применении верного пассажиропотока тариф в городском транспорте не превышает 23 рублей.

На основании указанного, увеличение расходов на осуществление услуг по перевозке пассажиров не находит подтверждения, а тариф, установленный в размере 27 рублей, не имеет под собой экономического обоснования.

Подтверждение обратного со стороны Ответчиков не представлено.

Основываясь на вышесказанном, Комиссия Пензенского УФАС России приходит к выводу об экономически необоснованном размере установленного Ответчиками тарифа на услугу по перевозке пассажиров и багажа автобусами большой вместимости общего пользования в городском сообщении на территории г.Пензы. В связи с этим, установленная стоимость тарифа на указанную услугу является монопольно высокой, поскольку превышает затраты и прибыль.

Учитывая изложенное, действия ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО ТК «Дилижанс» по установлению монопольно высокой цены на услуги по перевозке пассажиров и багажа автобусами большой вместимости общего пользования в городском сообщении на территории г.Пензы имеют своим результатом ущемление интересов неопределённого круга потребителей, поскольку последние вынуждены оплачивать проезд в автобусах большой вместимости по экономически необоснованной, завышенной цене.

В соответствии с пунктом 1 статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации не допускаются действия граждан и юридических лиц, осуществляемые исключительно с намерением причинить вред другому лицу, а также злоупотребление правом в иных формах. Не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Из содержания упомянутой нормы следует, что под злоупотреблением правом понимается умышленное поведение управомоченного лица по осуществлению принадлежащего ему гражданского права, сопряженное с нарушением установленных в статье 10 Гражданского кодекса Российской Федерации пределов осуществления гражданских прав, причиняющее вред третьим лицам или создающее условия для наступления вреда.

В силу пункта 1 части 1 статьи 1 Закона о защите конкуренции настоящий Федеральный закон определяет организационные и правовые основы защиты конкуренции, в том числе предупреждения и пресечения монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции.

Целями Закона о защите конкуренции являются обеспечение единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков (часть 2 статьи 1).

Таким образом, ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО ТК «Дилижанс» в составе группы лиц в силу доминирующего положения обязаны соблюдать запреты, установленные статьёй 10 Закона о защите

конкуренции, в том числе не допускать действий, которые имеют либо могут иметь своим результатом недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов неопределённого круга лиц.

В соответствии с пунктом 1 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 неопределённого круга потребителей, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

В ходе рассмотрения дела установлено, что в действиях ООО «Корпорация Дилижанс», ООО ТК «Дилижанс» и ООО «Меркурий» в составе группы лиц содержатся признаки злоупотребления своим доминирующим положением, что выразилось в установлении и поддержании монопольно высокой цены на услугу по перевозке пассажиров и багажа автобусами большой вместимости общего пользования в городском сообщении на территории г.Пензы, которое влечёт (может повлечь) ущемление интересов неопределённого круга потребителей.

Таким образом, в действиях группы лиц ООО «Меркурий», ООО «Корпорация Дилижанс» и ООО Транспортная компания «Дилижанс» содержатся признаки нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившиеся в установлении и поддержании монопольно высокой цены на услугу по перевозке пассажиров и багажа автобусами большой вместимости общего пользования в городском сообщении на территории г.Пензы, которое влечёт (может повлечь) ущемление интересов неопределённого круга потребителей.

Полученные в ходе рассмотрения настоящего дела документы и материалы являются достаточными для принятия решения Комиссией Пензенского УФАС России.

Председатель Комиссии <...>

Члены Комиссии <...>