

РЕШЕНИЕ
по делу № 834-ФАС52-ТР-10-04/07-10
о нарушении антимонопольного законодательства

27 июля 2011 года

г. Нижний Новгород

Резолютивная часть решения оглашена 19 июля 2011 года.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области по рассмотрению дела № 834-ФАС52-ТР-10-04/07-10 о нарушении антимонопольного законодательства (далее – комиссия) в составе:

-Ю.Н. Гребнев	-	председатель комиссии, заместитель руководителя управления;
- М.А. Валитов	-	член комиссии, начальник отдела антимонопольного контроля и борьбы с картелями;
-И.А.Кошелева	-	член комиссии, начальник отдела контроля экономической концентрации,
	-	

с участием:

<...>

рассмотрев в открытом заседании с объявлением резолютивной части решения дело № 834-ФАС52-ТР-10-04/07-10 по признакам нарушения открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» (107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2, далее – ОАО «РЖД», ответчик) и открытым акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания» (107228, г. Москва, ул. Новорязанская, д. 12, далее – ОАО «ФПК», ответчик) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

установила:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Нижегородской области поступили обращения граждан Российской Федерации <...>

(далее – заявители) на действия ОАО «РЖД», связанные с предоставлением пассажирам, приобретающим билеты в вагоны повышенной комфортности, услуги сервиса (рациона холодного питания в индивидуальной упаковке).

Как следует из указанных обращений, при приобретении железнодорожных билетов (заключении договора перевозки) в поезда дальнего следования сообщением Нижний Новгород – Москва – Нижний Новгород (в частности, в поезда №60/61, №119/120) в цену билета включается стоимость рациона холодного питания в индивидуальной упаковке в размере 170 рублей. Заявители указывают, что необходимость в приобретении предлагаемых продуктов у них отсутствует, но отказаться от них не представляется возможным.

Обращения <...> рассмотрены Нижегородским УФАС России в порядке статьи 44 Федерального закона «О защите конкуренции»; по результатам рассмотрения заявлений установлены признаки нарушения ОАО «РЖД» части 1 статьи 10 названного Федерального закона, в связи с чем, приказом Нижегородского УФАС России от 14.07.2010 № 500 в отношении данного общества возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства №834-ФАС52-ТР-10-04/07-10.

В ходе рассмотрения дела установлено, что с 01.04.2010 услуги по осуществлению перевозки граждан с использованием железнодорожного транспорта оказываются открытым акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания», в связи с чем, Нижегородское УФАС России также привлекло данное лицо к участию в деле в качестве ответчика.

В дальнейшем Нижегородским УФАС России получены заявления <...>

в которых граждане также указывают на незаконность рассматриваемых комиссией антимонопольного органа действий хозяйствующего субъекта, оказывающего услуги по перевозке железнодорожным транспортом. Кроме того, письмом от 30.09.2010 №АГ/4458-ПР Федеральная антимонопольная служба России поручила Нижегородскому УФАС России рассмотреть по

существу аналогичное по содержанию обращение <...>, в случае необходимости принять меры, предусмотренные антимонопольным законодательством. Указанные граждане Российской Федерации привлечены комиссией Нижегородского УФАС России к участию в деле №834-ФАС52-ТР-10-04/07-10 в качестве заинтересованных лиц.

Обращаясь в антимонопольный орган с заявлениями, все граждане указали на то обстоятельство, что необходимость и целесообразность приобретать продуктовый набор, стоимость которого включена в цену билета в сидячих вагонах повышенной комфортности, у них отсутствует и оплачивается он только потому, что возможность отказа от данной услуги перевозчиком не обеспечена. Из полученных заявлений также следует, что при необходимости граждане имеют возможность купить продукты питания в ином месте (приобрести продукты за пределами поезда заранее или во время его остановок, а также в вагоне-ресторане, у проводников и т.д.) либо совсем обойтись без питания, так как время переезда по рассматриваемому маршруту незначительно. В совокупности с этим граждане обращают внимание антимонопольного органа на то, что зачастую продукты, включаемые перевозчиком в состав рациона, противопоказаны им к применению по состоянию здоровья либо не могут быть употреблены в пищу исходя из религиозных и иных соображений. Кроме того, по их мнению, дети также не могут употреблять указанные продукты в пищу. Поэтому многие оставляют продукты в поезде (на занимаемом ими месте для сидения) даже нераспакованными, несмотря на то обстоятельство, что они уже оплатили их стоимость.

Также в ходе рассмотрения дела граждане указали, что выбирают поезд №153/154 именно потому, что его время отправления и время прибытия максимально удобно и позволяет осуществить поездку в Москву и вернуться в тот же день. Расписание составлено таким образом, что иных поездов, которые могли бы заменить «Буревесник-2», не имеется, поэтому выбирать другой поезд для поездки им нецелесообразно из-за дополнительных временных и материальных затрат.

Однако в любом случае из поступивших заявлений следует, что граждане однозначно расценивают рассматриваемый сервис как нарушение их прав и ущемление интересов.

При рассмотрении дела на заседаниях комиссии заявители и заинтересованные лица поддержали требования, изложенные в обращениях в антимонопольный орган, и пояснили, что по ряду причин им приходится часто пользоваться услугами железнодорожного транспорта и совершать поездки из Нижнего Новгорода в Москву и обратно. Граждане сообщили также, что за несколько дней до даты отправления поездов купить билеты в вагоны, не предусматривающие оплату услуг сервиса, невозможно. Как правило, в состав поезда включаются вагоны, в которых рассматриваемая услуга сервиса не предоставляется, однако тенденция такова, что вагонов без предоплаченного питания в несколько раз меньше, чем вагонов повышенной комфортности, билеты в указанные вагоны покупаются населением в первую очередь и поэтому за несколько дней до отправления (по сообщениям граждан, как правило, за 5-7 дней) приобрести билеты в вагоны «без питания» невозможно.

В ходе рассмотрения дела комиссия антимонопольного органа для подтверждения или опровержения доводов граждан о невозможности употребления ими предоставляемых в вагонах повышенной комфортности в рассматриваемых поездах продуктов питания по состоянию здоровья получила мнение профильных специалистов, работающих в области диетологии.

По мнению главного диетолога Нижегородской области (письмо ГУЗ Нижегородская областная больница им. Н.А. Семашко от 20.04.2011 №1112), «Пассажир должен выбирать питание сам индивидуально. Предлагаемый пассажирам в поездах рацион питания (нектар, йогурт, крекер, бутерброд с колбасой и сыром, кондитерское изделие «Бонжур», сэндвич с колбасой сырокопченной, сэндвич с мясом птицы) ни в одной из лечебных диет не значится. При употреблении продуктов данного рациона могут возникнуть следующие симптомы: изжога, отрыжка, тошнота, вздутие кишечника (метеоризм), обострение болей, аллергия, повышение уровня сахара в крови, слабость, головная боль, боли в животе, учащенное сердцебиение и др. вплоть до потери сознания».

Специалисты Федерального государственного учреждения «Нижегородский научно-исследовательский институт детской гастроэнтерологии» Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации в письме от 21.04.2011 №340/06 сообщают следующее. «ННИИДГ является специализированным гастроэнтерологическим научным центром клинического профиля в РФ, разрабатывающим вопросы создания и внедрения в практическое здравоохранение новых методов профилактики, диагностики и лечения органов пищеварения у детей.

По данным ННИИДГ среди пролеченных больных в возрасте от 2 месяцев до 17 лет 68% составляют дети с гастроэнтерологическими заболеваниями.

Распространенность хронических заболеваний органов пищеварения у детей высокая, неуклонно растет и представляет

серьезную медицинскую и социальную проблему (1084‰ у детей дошкольного возраста, 938‰ – у школьников), то есть на каждого ребенка приходится от 1 до 1,3 гастроэнтерологических диагноза.

За этими сухими цифрами скрываются тысячи тяжело больных детей, которые не могут кушать хлеб из пшеницы и ржи, молоко, птицу, сахар и т.д.

Поэтому терапевтическое действие диеты должно определяться качественными изменениями рациона за счет специального подбора продуктов и характера их кулинарной обработки.

Учитывая актуальность данного вопроса, необходимо крайне серьезно подходить к проблеме питания детей и в первую очередь исключить продукты, в состав которых входят: консерванты, красители, стабилизаторы, эмульгаторы и т.д. Продукты питания, употребляемые детьми, должны иметь маркировку «Для детского питания».

В лечебных учреждениях в комплексной терапии больных используют номерную систему диет №№1-15, разработанную советским ученым М.И. Певзнером.

Исходя из вышесказанного и отвечая на ваш вопрос о возможности включения в рацион питания продуктов, входящих в состав рациона холодного питания в индивидуальной упаковке, предлагаемого населению при приобретении железнодорожных билетов по направлению Нижний Новгород – Москва – Нижний Новгород, гражданам, которым показано лечебное питание в соответствии с диетами по номерной системе (№1-15) с большим натяжением можем рекомендовать только стол №15 при условии нормального состояния желудочно-кишечного тракта и имеющие возраст старше 10 лет».

Представители ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» факт злоупотребления доминирующим положением на рынке оказания железнодорожных перевозок не признали. По рассматриваемым комиссией обстоятельствам пояснили, что ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» в своей деятельности руководствуются действующим законодательством Российской Федерации и нормативными локальными актами ОАО «РЖД», регламентирующими порядок предоставления гарантированного питания в поездах. Включение в цену билетов стоимости рациона холодного питания, в частности, обосновано положениями пункта 33 постановления Правительства Российской Федерации от 02.03.2005 №111 «Об утверждении правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности» (далее – Правила №111). Целью осуществления деятельности ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» является получение максимально возможной прибыли, а у граждан в случае отсутствия билетов в вагоны без услуг сервиса всегда имеется возможность выбрать иной поезд. По вопросу качества предоставляемого продуктового набора пояснили, что продукты действительно рассчитаны на здоровых людей, однако ассортиментные перечни рационов питания, предоставляемые пассажирам вагонов повышенной комфортности в составах поездов дальнего следования, в установленном порядке согласованы с Управлением Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту.

Исследовав представленные в материалы дела доказательства в их взаимосвязи и достаточности для принятия решения, заслушав лиц, участвующих в деле, а также лиц, привлеченных комиссией к рассмотрению дела в качестве лиц, располагающих сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах, экспертов, комиссия Нижегородского УФАС России приходит к следующему.

ОАО «РЖД» создано в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18.09.2003 №585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Министерство путей сообщения Российской Федерации в конце 2003 года передало ОАО «РЖД» функции хозяйственного управления на железнодорожном транспорте с правом заниматься хозяйственной деятельностью.

Приказом Федеральной службы по тарифам от 29.12.2004 № 435-т «О включении (исключении) организаций в (из) Реестр(а) субъектов естественных монополий на транспорте» ОАО «РЖД» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте по осуществлению деятельности «в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

Кроме того, ОАО «РЖД» включено в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определенного товара в размере более чем тридцать пять процентов или занимающих доминирующее положение на рынке определенного товара, если в отношении такого рынка другими федеральными законами в целях их применения установлены случаи признания

доминирующим положением хозяйствующих субъектов. Доля ОАО «РЖД» на рынке оказания услуг железнодорожных перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на территории Российской Федерации превышает 65 процентов (приказ ФАС России от 14.06.2005 № 121).

ОАО «ФПК» осуществляет деятельность в сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании с 01.04.2010. ОАО «ФПК» также является субъектом естественной монополии; приказом Федеральной службы по тарифам Российской Федерации (далее – ФСТ России) от 27.05.2010 №190-т «О включении организаций в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль» ОАО «ФПК» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте по осуществлению деятельности «в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок».

В соответствии с частью 5 статьи 5 Федерального закона «О защите конкуренции» доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта – субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

Следовательно, учитывая положения части 5 статьи 5 Федерального закона «О защите конкуренции», ОАО «РЖД» до 31.03.2011 года занимало доминирующее положение на рынке оказания услуг железнодорожных пассажирских перевозок на территории Российской Федерации, доминирующее положение на данном товарном рынке с 01.04.2011 занимает ОАО «ФПК».

В настоящем деле комиссия антимонопольного органа оценивает действия указанных лиц при осуществлении перевозок по маршруту (в географических границах) Нижний Новгород – Москва, Москва – Нижний Новгород (путь следования поездов №№60/61, 119/120, 151/152, 153/154). Рассматриваемый товарный рынок находится в состоянии естественной монополии.

Как установлено в ходе рассмотрения дела, лица, обратившиеся в Нижегородское УФАС России, приобрели билеты в поезда дальнего следования №№61/62, 119/120, 151/152, 153/154 формирования Горьковской железной дороги-филиала ОАО «РЖД» и Горьковского филиала ОАО «ФПК» сообщением Нижний Новгород – Москва – Нижний Новгород в вагоны повышенной комфортности (класс обслуживания «экономический» 2Е) с местами для сидения (тип вагона «С»). Из представленных в материалы дела копий проездных документов (т.1 стр. 2-3, т.2, стр.86, т.8, стр.75-80) в момент приобретения железнодорожных билетов (в момент оплаты услуги по перевозке) граждане также оплатили стоимость рациона холодного питания в индивидуальной упаковке в размере 170 рублей. Стоимость указанной услуги включена в цену железнодорожного билета в сидячие вагоны повышенной комфортности, возможности отказаться от ее приобретения без отказа от самой услуги по перевозке (отказа от приобретения билета) не имелось.

Стоимость рациона питания в размере 170,00 рублей в сидячих вагонах эконом-класса в поездах №61/62, №119/120 «Буревестник» установлена распоряжением ОАО «РЖД» от 19.11.2009 №2362р «Об изменении уровня тарифов на комплекс услуг в вагонах повышенной комфортности экономического класса, бизнес-класса и класса «Люкс» и изменении платы за пользование комплектами постельных принадлежностей в вагонах СВ и купейных вагонах» (с учетом изменений, внесенных распоряжением ОАО «РЖД» от 31.12.2009 №2762р).

С 30.07.2010 поезда дальнего следования №61/62 и №119/120 в соответствии с распоряжением ОАО «ФПК» от 15.06.2010 №10426 (телеграмма №778/НА от 18.06.2010) отменены и введены поезда №151/152 «Буревестник-1» и №153/154 «Буревестник-2» (распоряжение ОАО «РЖД» от 05.07.2010 №11662). В указанных поездах тариф на комплекс услуг (с учетом НДС) в вагонах с местами для сидения (2Е), включаемых в стоимость плацкарты, в размере 170,00 рублей, установлен распоряжениями ОАО «ФПК» от 28.07.2010 №437р (с 30.07.2010) и от 30.09.2010 №885р (с 01.10.2010).

Согласно представленному в материалы дела ассортиментному перечню рационов питания, предоставляемых населению пассажирам вагонов повышенной комфортности в составах поездов дальнего следования ОАО «ФПК» с включенными в составы поездов вагонами-ресторанами на 2011 год (т.8, стр.74), в рацион холодного питания включаются следующие продукты: 1) сэндвич с колбасой сырокопченой в индивидуальной упаковке промышленного производства (140 г) либо сэндвич с мясом птицы (рулет куриный) в индивидуальной упаковке промышленного производства (140 г) либо сэндвич с сыром (сыр Эддам) в индивидуальной упаковке промышленного производства (140 г), 2) нектар фруктовый в ассортименте в индивидуальной упаковке промышленного производства (200 мл), 3) йогурт фруктовый/ягодный в ассортименте в индивидуальной упаковке промышленного производства (100 мл), 4) крекер порционный в ассортименте в индивидуальной упаковке промышленного

производства (30 г), 5) вода минеральная в пластиковых бутылках (500 мл.).

Оценивая изложенные действия ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» с позиции их соответствия антимонопольному законодательству, комиссия учитывает следующие обстоятельства.

В рассматриваемой ситуации ОАО «РЖД» (до 31.03.2010) и ОАО «ФПК» (с 01.04.2010 по настоящее время) предоставляют гражданам услуги по перевозке железнодорожным транспортом; возникающие при этом отношения регулируются нормами гражданского законодательства Российской Федерации.

Статьей 1 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – Гражданский кодекс) установлено, что гражданское законодательство основывается на признании равенства участников регулируемых им отношений, неприкосновенности собственности, свободы договора, недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебной защиты.

Граждане (физические лица) и юридические лица приобретают и осуществляют свои гражданские права своей волей и в своем интересе. Они свободны в установлении своих прав и обязанностей на основе договора и в определении любых не противоречащих законодательству условий договора.

Гражданские права могут быть ограничены на основании федерального закона и только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

В соответствии со статьей 786 Гражданского кодекса по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом. Форма билета устанавливается в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами.

В силу статьи 426 Гражданского кодекса договор перевозки признается публичным договором, то есть заключенным коммерческой организацией и устанавливающим ее обязанности по продаже товаров, выполнению работ или оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится.

Цена товаров, работ и услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом и иными правовыми актами допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей.

Таким образом, все пассажиры обладают равными правами при приобретении проездного билета.

В пункте 1 статьи 10 Гражданского кодекса определено, что не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на товарном рынке.

Требования для хозяйствующих субъектов при их вступлении в гражданско-правовые отношения с другими участниками гражданского оборота определены в Федеральном законе «О защите конкуренции» и в соответствии с разъяснениями Пленума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации (постановление от 30.06.2008 № 30) положения антимонопольного законодательства применимы к гражданско-правовым отношениям.

Кроме того, в настоящем деле оценке подлежат действия хозяйствующих субъектов, осуществляющих естественно-монопольный вид деятельности, контроль за соблюдением антимонопольного законодательства данными хозяйствующими субъектами отнесен к полномочиям антимонопольного органа.

Часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» устанавливает запрет для хозяйствующих субъектов, доминирующих на товарном рынке, совершать любые действия (бездействие), если их результатом может быть устранение, недопущение, ограничение конкуренции, либо ущемление интересов иных лиц.

При этом при разрешении вопроса о том, нарушают ли действия хозяйствующего субъекта требования приведенной нормы права антимонопольный орган должен определить, были совершены данные действия в допустимых пределах осуществления гражданских прав либо ими налагаются на контрагентов неразумные ограничения или ставятся необоснованные условия реализации контрагентами своих прав.

Поезда №№60/61, 119/120 в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» «О нумерации поездов» от 07.06.2004 №2485р относились к скорым поездам круглогодичного обращения, поезда №151/152, 153/154 относятся к скоростным поездам.

Постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 09.12.2002 №1/3 «Об установлении тарифов на перевозки пассажиров в вагонах СВ, купейных вагонах всех поездов и скоростных поездах» (в редакции приказов ФСТ России от 16.12.2004 №298-т/7, от 09.12.2006 №352-т/3, от 11.12.2009 №374-т/12) ОАО «РЖД» разрешено самостоятельно устанавливать тарифы на перевозку пассажиров в дальнем следовании в скоростных поездах, в вагонах СВ и купейных вагонах всех поездов.

Право определять комплекс услуг, стоимость которых включается в цену проездного билета, предоставлено перевозчику Правительством Российской Федерации пунктом 33 Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 02.03.2005 №111, далее – Правила №111). Ссылаясь именно на данный пункт Правил №111, ответчики аргументируют правомерность своих действий по включению стоимости рациона холодного питания в цену проездных билетов.

Пункт 33 Правил №111 определяет, что в поезде дальнего следования, имеющем в составе вагоны повышенной комфортности, пассажиру предоставляется платное сервисное обслуживание, стоимость которого включается в стоимость проезда. При этом пассажиру, имеющему право бесплатного проезда или проезда со скидкой, в вагонах с 2-местными купе (СВ) или в вагонах с 4-местными купе такое сервисное обслуживание предоставляется при условии внесения соответствующей платы.

Порядок предоставления пассажирам комплекса услуг, стоимость которых включается в стоимость проезда в вагонах повышенной комфортности, устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации, а состав комплекса услуг определяется перевозчиком.

Вопрос о том, какие именно услуги могут быть включены перевозчиком в обозначенный комплекс услуг Правилами №111 не разрешается. Из перечисленных норм действительно следует, что п е р е в о з ч и
п а с с а ж и р у
п р о е з д а . О д н а к о с у

Д а н н о е п р а п в с ъ а ж и т р е и р п е е р в е ѿ
п р и й т и к о б о ю д н о м у с о г л а ш е н и ю п о
При этом из пункта 33 Правил № 111 н е с л е д у е т , ч т о п е р е в о
о г р а н и ч е н н ы м) п р а в о м н а в к л ю ч е н и
н а л и ш е н и е п а с с а ж и р а в о з м о ж н о с т и

Таким образом, по мнению комиссии, положения пункта 33 Правил № 111 разрешают перевозчику предоставлять гражданам услуги сервиса в вагонах повышенной комфортности, если их предоставление прямо предусмотрено нормативными правовыми актами (например, обеспечение комплектом постельного белья в вагонах для лежания), а в отношении иных услуг – при обеспечении возможности пассажира отказаться от них при приобретении проездного документа либо наличия у пассажира выбора вагона, где услуги сервиса не оказываются.

В настоящее время, что не отрицают сами ответчики, при приобретении железнодорожного билета они не предоставляют пассажиру право отказаться от услуг сервиса.

По информации, полученной Управлением в ходе рассмотрения обращений заявителей (письмо ОАО «РЖД» от 20.11.2009 №416/ФПРЮ), порядок формирования пассажирских поездов в части соотношения количества плацкартных, купейных и СВ вагонов не регламентирован. Схемы составов пассажирских поездов формируются перевозчиком на основе анализа спроса на железнодорожные пассажирские перевозки в отдельно взятом регионе, на конкретном направлении, в конкретном поезде, исходя из оптимального количества вагонов и их типов, эффективного использования локомотивов и подвижного состава, а также в соответствии с возможностями инфраструктуры на всем маршруте следования поезда.

Основанием для подготовки макета поезда (схема состава поезда, выдаваемая из АСУ «Экспресс-3») является телеграмма о назначении поезда, в которой указываются: расписание движения поезда, периодичность курсирования, схема состава, количество мест в вагонах для реализации пассажирам и использования в служебных целях, переменный трафарет, технологический резерв (норма мест в вагоне поезда, выделенная для целевого использования) и другая необходимая информация о поезде.

В материалах дела имеются схемы состава поездов №61/62 «Буревестник», №119/120 «Буревестник-2», №151/152 «Буревестник-1», №153/154 «Буревестник-2».

Как показывает анализ представленных документов, в состав указанных поездов перевозчиком с учетом факультативных вагонов (включаются в состав поезда при увеличении пассажиропотока и исключаются при его уменьшении) всегда включается больше вагонов повышенной комфортности; число вагонов «с питанием» в несколько раз превышает количество вагонов «без питания».

Так, в состав поезда №61/62 «Буревестник» включено 7 вагонов с предоплаченным питанием и 2 вагона «без питания», в состав поезда №119/120 «Буревестник-2» включено 5 вагонов с предоплаченным питанием и 3 вагона «без питания», в состав поезда №151/152 «Буревестник-1» включено 7 вагонов с предоплаченным питанием и 3 вагона «без питания», в состав поезда №153/154 «Буревестник-2» включено 7 вагонов с предоплаченным питанием и 2 вагона «без питания».

В материалы дела представлены результаты ежеквартальных маркетинговых исследований, проводимых ОАО «ФПК» с целью оптимального определения композиционного состава поезда. Данных, свидетельствующих о предпочтениях пассажиров получать предоплаченное питание, которые могли бы объяснить такой состав поездов №61/62, 119/120, 151/152, 153/154, в представленных материалах не содержится.

В то же время результаты собственного исследования, проведенного Нижегородским УФАС России в ходе рассмотрения дела, свидетельствуют об обратном. Как правило, при наличии выбора билетов в вагон с предоплаченным питанием и вагон без услуг сервиса, граждане приобретают билеты в вагоны «без питания».

В ходе рассмотрения дела Нижегородским УФАС России осуществлялся мониторинг наличия мест в поездах №№151/152 «Буревестник-1» и 153/154 «Буревестник-2» в вагоны «без питания». Анализ проведен на основании сведений, размещенных на официальном сайте ОАО «РЖД» (<http://pass.rzd.ru>) и отражающих объективную информацию о количестве билетов на указанные поезда во всех кассах. Мониторинг проводился в случайно выбранные даты в период с 03.07.2010 по 17.07.2011; материалы мониторинга приобщены к материалам дела (т. 7, стр. 1-247; т. 8, стр. 105-190; т.9, стр. 27-77).

В ходе мониторинга установлены следующие обстоятельства.

На поезд №151, отправляющийся из Нижнего Новгорода 04.08.2010, за день до отправления невозможно было приобрести билеты в вагоны «без питания», свободных мест в вагонах повышенной комфортности в наличии оставалось 266.

На поезд №151, отбывающий 05.08.2010, за 2 дня до отправления поезда в наличии имелось 29 билетов в вагоны «без питания» и 305 билетов в вагоны повышенной комфортности; за день до отправления невозможно было купить билеты без предоплаченной услуги сервиса, свободных билетов в вагоны повышенной комфортности оставалось 107.

03.08.2010, то есть за 4 дня до отправления поезда №151, оставалось 28 мест в вагоны «без питания» и 258 мест в вагоны с питанием. На следующий день (04.08.2010) невозможно было приобрести билеты в вагоны «без питания», однако билеты в вагоны с предоплаченной услугой сервиса были в наличии в количестве 177 штук, еще через день (05.08.2010) их количество сократилось до 142. Таким образом, можно заключить, что 35 граждан, приобретавших билеты на поезд №151 05.08.2010, отправляющийся 07.08.2010, были лишены возможности выбрать вагон без питания, а также отказаться от данной услуги.

Также 04.08.2010 невозможно было приобрести билеты в вагоны «без питания» на поезд №151, отправляющийся из Нижнего Новгорода 08.08.2010 (за 4 дня), 09.08.2010 (за 5 дней), 10.08.2010 (за 6 дней). В тот же день невозможно было купить билеты в вагоны «без питания» на поезд №152 (сообщением Москва-Нижний Новгород), отправляющийся 05.08.2010 (за 1 день), 06.08.2010 (за 2 дня), 08.08.2010 (за 4 дня). 04.08.2010 в кассах отсутствовали в наличии билеты в вагоны «без питания» на поезд №153, отбывающий из Нижнего Новгорода 05.08.2010 (за 1 день) и 08.08.2010 (за 4 дня); кроме того не было в наличии билетов в вагоны без услуг сервиса на поезд №154, отправляющийся из Москвы 06.08.2010 (за 2 дня). В то же время всегда имелась возможность приобрести билеты в вагоны повышенной комфортности.

26.08.2010 не было в наличии билетов в вагоны без питания на поезд №151, отправляющийся из Нижнего Новгорода 27.08.2010 (за 1 день), количество свободных мест в вагоны с предоплаченным питанием составляло 274 из 392 максимально возможных (с учетом факультативных вагонов). В тот же день (26.08.2010) невозможно было приобрести билеты в вагоны без услуг сервиса на поезд №151, отбывающий 01.09.2010 (за 6 дней до отправления), 02.09.2010 (за 7 дней до отправления), 04.09.2010 (за 9 дней до отправления); количество билетов в вагоны повышенной комфортности при этом составляло 233, 243, 236 соответственно.

В тот же день мониторинга (26.08.2010) не было в наличии билетов в сидячие вагоны «без питания» на поезд №153, отправлявшийся из Москвы в следующие дни:

27.08.2010 (за 1 день), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 207;
28.08.2010 (за 2 дня), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 172;
30.08.2010 (за 4 дня), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 267;
01.09.2010 (за 6 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 122;
02.09.2010 (за 7 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 89;
03.09.2010 (за 8 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 120;
04.09.2010 (за 9 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 99;
05.09.2010 (за 10 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 87;
06.09.2010 (за 11 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 137;
07.09.2010 (за 12 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 164;
08.09.2010 (за 13 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 193;
09.09.2010 (за 14 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 184;
10.09.2010 (за 15 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 173;
11.09.2010 (за 16 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 153;
12.09.2010 (за 17 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 185;
13.09.2010 (за 18 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 205.

Мониторинг, проведенный 13.09.2010, показал, что в этот день невозможно приобрести билеты в вагоны без услуг сервиса на поезд №153, отправляющийся из Нижнего Новгорода в указанные ниже дни.

14.09.2010 (за 1 день), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 38;
15.09.2010 (за 2 дня), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 53;
16.09.2010 (за 3 дня), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 96;
18.09.2010 (за 5 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 89;
19.09.2010 (за 6 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 141;
20.09.2010 (за 7 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 117;
21.09.2010 (за 8 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 122;
22.09.2010 (за 9 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 188;
24.09.2010 (за 11 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 198;
25.09.2010 (за 12 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 176;
26.09.2010 (за 13 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 171;
27.09.2010 (за 14 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 189;
28.09.2010 (за 15 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 206;
30.09.2010 (за 17 дней), количество билетов в вагоны с услугой сервиса – 206.

К аналогичным результатам можно прийти и при исследовании наличия билетов на поезд №154; 13.09.2010 невозможно было купить билеты в вагоны без услуги сервиса на каждый день отправления поезда в период с 14.09.2010 по 30.09.2010 (от 1 до 17 дней до отправления).

Похотная ситуация, когда за несколько дней до отправления поездов №153/154 граждане не могли приобрести билеты в вагоны без питания, характерна и для остальных дней мониторинга: 20.09.2010, 07.10.2010, 22.10.2010, 29.10.2010, 10.03.2011, 11.03.2011, 15.03.2011, 21.03.2011, 24.03.2011, 25.03.2011, 31.03.2011, 01.04.2011, 05.04.2011, 06.04.2011, 08.04.2011, 17.07.2011.

Таким образом, результаты проведенного мониторинга свидетельствуют о том, что граждане при наличии выбора между вагоном повышенной комфортности и вагоном без услуг сервиса выбирают вагоны «без питания». Необходимо также отметить, что принципиальных отличий между вагонами повышенной комфортности и вагонами без сервисных услуг, помимо предоставляемого рациона холодного питания, не имеется. И при этом указанная услуга расценивается гражданами как ненужная и влекущая дополнительные необоснованные затраты.

Исследовав вышеуказанные обстоятельства, комиссия приходит к выводу о том, что ответчиками не обеспечена возможность гражданам приобретать железнодорожные билеты без услуг сервиса, поскольку, как видно из изложенного, их достаточного количества в продаже не имелось (в названные периоды времени).

То, что рассматриваемые действия ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» ущемляют интересы граждан, подтверждается также многочисленными обращениями граждан Российской Федерации в антимонопольный орган <...>

На основании изложенного комиссия считает, что в рассматриваемой ситуации действительно имеет место злоупотребление ОАО «РЖД» (до 31.03.2011 включительно) и ОАО «ФПК» (после 01.04.2011) доминирующим положением на рынке оказания услуг по перевозкам граждан железнодорожным транспортом.

При принятии решения о нарушении хозяйствующими субъектами требований Федерального закона «О защите конкуренции» комиссией антимонопольного органа разрешается вопрос о выдаче предписания о совершении действий, направленных на устранение последствий нарушения антимонопольного законодательства.

В данном случае комиссия Нижегородского УФАС России приходит к выводу о необходимости выдачи ОАО «ФПК» предписания о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Поскольку ОАО «РЖД» с 31.03.2010 не оказывает населению услуги по железнодорожным перевозкам, предписание данному лицу не выдается.

На основании изложенного, комиссия, руководствуясь статьями 23, 41, 49, 50 Федерального закона «О защите конкуренции»,

решила:

1. Признать открытое акционерное общество «Российские железные дороги» нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» в части совершения действий, результатом которых является ущемление интересов других лиц.

2. Признать открытое акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» в части совершения действий, результатом которых является ущемление интересов других лиц.

3. Выдать открытому акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания» предписание о прекращении злоупотребления доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

В соответствии со статьей 52 Федерального закона «О защите конкуренции» настоящее решение может быть обжаловано в Арбитражный суд Нижегородской области в течение трех месяцев со дня его принятия.