РЕШЕНИЕ № 038/901/19

                                                                                                                г. Иркутск

Резолютивная часть решения оглашена 15 августа  2019 года

Полный текст решения изготовлен 29 августа 2019 года

Комиссия Иркутского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии: <....>;

Члены Комиссии: <.....>;

<.....>;

в присутствии законного представителя ООО «Автолайн+» <....>, представителей по доверенности ООО «Автолайн+» <....>; представителя по доверенности ИП Рехтина Е.К. – <.....>; представителя по доверенности ИП Шульгин Е.М. -  <....>,

в отсутствии надлежащим образом уведомленного представителя ИП Соколовская А.Г.,

рассмотрев дело №038/01/11-113/2019 по признакам нарушения ИП Рехтина Е.К., ИП Шульгин Е.М., ИП Соколовская А.Г. и ООО «Автолайн+»  пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее Закон о защите конкуренции), выразившегося  в достижении и реализации  перевозчиками-конкурентами соглашения о повышении с декабря 2018 года стоимости проезда по межмуниципальному маршруту сообщения Ангарск-Иркутск, которое привело к установлению цены на услуги пассажирских перевозок по межмуниципальным маршрутам сообщения Ангарск-Иркутск в размере 100 рублей и повышению стоимости проезда до  одной  и той же (одинаковой) величины –  100 рублей, УСТАНОВИЛА:

 В Иркутское УФАС России поступило обращение  о повышении с 01.12.2018 года стоимости проезда на пригородных автотранспортных маршрутах № 377, 371, 372, 375 сообщения Ангарск- Иркутск с 90 рублей до 100 рублей за одну поездку.

Маршруты №377, №371, №372, №375 сообщением Ангарск-Иркутск включены в Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом (далее Реестр), формирование и ведение которого, согласно Постановлению Правительства Иркутской области от 25.11.2016№ 590-пп, осуществляет Министерство жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области.

Межмуниципальные регулярные перевозки автомобильным транспортом сообщения Ангарск-Иркутск осуществляются по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

В соответствии с реестром межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом автобусный маршрут по нерегулируемым тарифам (маршрут №380) обслуживает– ИП Коркин В.В.. Повышение стоимости проезда с 01.12.2018 до 90 руб. за одну поездку произошло на основании локального нормативного акта – приказ № 1 от 01.11.2018 «Об утверждении тарифов».

По регулируемым тарифам автобусные маршруты обслуживают перевозчики, являющиеся конкурентами:

- маршрут № 371 – ИП Рехтина Е.К. ;

- маршрут № 372 – ИП Шульгин Е.М.;

- маршрут № 373 – ИП Соколовская А.Г.;

- маршрут № 375 – ИП Шульгин Е.М.;

- маршрут № 376 – ООО «Автолайн+» ;

- маршрут № 377 – ООО «Автолайн+» ;

- маршрут № 378 – ООО «Автолайн+» ;

- маршрут № 379 – ООО «Автолайн+» .

Приказом службы по тарифам Иркутской области № 546-спр от 29.12.2018 года произведен досрочный пересмотр единых предельно максимальных тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Иркутской области. В соответствии с указанным приказом предельно максимальный тариф на территории Иркутской области составляет 1,87 руб. за один пассажирокилометр.

ООО «Автолайн+» повысило  стоимость проезда на обслуживаемых маршрутах с 01.12.2018г. до  100 руб.

ООО «Автолайн+» имеет паспорт автобусного маршрута № 377 «Ангарск-Иркутск», утвержденный Министерством жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области, согласно которому протяженность маршрута в одном направлении составляет 58 км.

До 30.11.2018г. стоимость проезда составляла 90 руб.   При определении стоимости проезда Общество руководствовалось приказом Службы по тарифам Иркутской области № 71-спр от 19.06.2018 года «Об установлении предельных максимальных тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Иркутской области в междугороднем сообщении», согласно которому стоимость 1 пассажирокилометра составляла 1,82 руб.. Следовательно, предельная стоимость проезда должна была составлять (58 км.\*1,82) 105,56 руб, однако, составляла 90 руб..

Увеличение цен на ГСМ,  увеличение с 01.01.2019 года величины минимальной оплаты труда с 11163 руб. до 11260 руб.,  увеличение стоимости запасных частей и необходимость  оснащения транспортных средств  тахографами повлияло на финансовое состояние Общества и с 01.12.2018 года на основании локального приказа Общества от 30.10.2018 № 5/л ОАО «Автолайн+» увеличило стоимость проезда по маршруту № 377 Ангарск-Иркутск до 100 руб.

Общество обосновало принятое решение о величине стоимости проезда  в размере 100 руб.  удобством расчетов с пассажирами. Кроме того, ООО «Автолайн+» считает, что поскольку в соответствии с приказом Службы по тарифам Иркутской области повышен предельный тариф до 1,82 за 1 пассажирокилометр, величина стоимости проезда 100 руб. является обоснованной. Информация размещена  на официальном сайте Общества, на остановочных пунктах и в автотранспортных средствах Общества.

Из представленных письменных пояснений ИП Соколовская А.Г.  следует, что повышение стоимости проезда на маршруте № 373 произошло с  января 2019 года  с 93 руб. до 100 руб. связано с увеличением стоимости бензина и дизельного топлива, увеличением затрат на комплектующие и ремонт автомобилей, с ростом соотношения доллара к рублю. Информация об изменении стоимости проезда на маршруте №373 в период с 15 января 2019г. размещалась в салонах автотранспортных средств ИП Соколовская А.Г..

Повышение цены на услуги регулярных перевозок по регулируемым тарифам ИП Шульгин Е.М. осуществил с января 2019 года  в соответствии с приказом Службой по тарифам Иркутской области от 29.12.2018 № 546-спр, согласно п.1 которого  стоимость 1 пассажирокилометра с января 2019 года составляет 1,85 руб..

В соответствии с реестром межмуниципальных маршрутов Иркутской области протяженность маршрута №372, на котором осуществляет деятельность ИП Шульгин Е.М., составляет 114,5км в круг.

Таким образом, предельная стоимость по маршруту №372 составляет 211,825 руб. (114,5\*1,85), следовательно, установив стоимость проезда в одну сторону в размере 100 руб.  перевозчик не нарушает тариф, установленный Службой по тарифам Иркутской области.

Согласно представленной ИП Рехтина Е.К. информации, повышение стоимости проезда на маршруте №371 сообщения Ангарск-Иркутск произошло с 14.01.2019 г. - 100 руб. в одну сторону, за круг 200 руб., о чем  сообщено   в средствах массовой информации: ИА «Телеинформ», ИА «Байкал24», ИА IrkutrMedia.

ИП Рехтина Е.К. при установлении стоимости проезда по межмуниципальному маршруту сообщения Ангарск-Иркутск №371 руководствовалась приказами Службы по тарифам Иркутской области № 71-спр от 19.06.2018 и № 546-спр от 29.12.2018.

Протяженность маршрута №371 составляет 108,4 км. До 01.01.2019г. стоимость проезда составляла 90 руб. в одном направлении, за круг 180 руб. Рост цен на дизельное топливо в 2018 году составил 39,3%, в связи с чем  ИП Рехтина Е.К. принято решение о повышении стоимости  одной поездки с 14.01.2019г. в одну сторону до 100 руб., за круг 200 руб.. Калькуляция себестоимости одной поездки не составлялась в связи с отсутствием производственной необходимости. Кроме того, в штате ИП Рехтина Е.К. отсутствует должность экономиста.

Кроме того, перевозчиками, действующими на маршрутах №371, 372, 375 организовано предварительное бронирование билетов в сети Интернет по электронному адресу  <http://lider375.ru/>. На указанной странице также размещена информация о повышении с 14.01.2019г. стоимости проезда на маршрутах № 371, 372, 375.

Никто из перевозчиков  не представил экономического обоснования необходимости установления стоимости проезда в одно время (последовательно, начиная с декабря 2018г.)  в размере 100 руб. за одну поездку в одном направлении при наличии возможности установить тариф исходя из экономических затрат и в пределах установленного Службой по тарифам Иркутской области предельного тарифа.

Фактическое поведение перевозчиков, действующих на маршрутах сообщения Ангарск-Иркутск, свидетельствует о наличии признаков достигнутого соглашения, результатом которого является установление и поддержание цен (тарифов) на проезд по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок автомобильным  транспортом сообщения Ангарск-Иркутск.

[Пунктом 1 части 1 статьи 11](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F82673479EC908EC263D4F16C9BF1B4B6E2A64EO5e8B) Закона о защите конкуренции установлен запрет на соглашения между хозяйствующими субъектами-конкурентами, то есть между хозяйствующими субъектами, осуществляющими продажу товаров на одном товарном рынке, если такие соглашения приводят или могут привести, в том числе к установлению или поддержанию цен (тарифов).

В связи с наличием вышеуказанных обстоятельств приказом Иркутского УФАС России  от 29.03.2019г. №115/19 возбуждено  дело в отношении ИП Рехтина Е.К., ИП Шульгин Е.М., ИП Соколовская А.Г. и ООО «Автолайн+» по признакам нарушения  пункта 1 части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции.

**В ходе рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 038/01/11-113/2019 Комиссией Иркутского УФАС России по рассмотрению данного дела установлено следующее.**

Для рассмотрения дела № 038/01/11-113/2019 проведен анализ состояния конкуренции среды на товарном рынке в соответствии с требованиями части 5.1 статьи 45 Закона о защите конкуренции, а также Приказа ФАС России от 28.04.2010 № 220 "Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке" (далее – Порядок проведения анализа).

По результатам проведенного антимонопольным органом анализа конкурентной среды установлен  временной интервал исследования – 2018 -2019 г.г., продуктовые и географические границы  рынка определены товарной группой регулярные перевозки пассажиров  автобусами в городском и пригородном сообщении (межмуниципальное сообщение) в пределах дублирования маршрута Ангарск-Иркутск.

В ходе рассмотрения дела перевозчиками представлены пояснения, из которых следует следующее.

ООО «Автолайн+» указало, что все перевозчики оказывают услуги   по регулируемым тарифам.

У всех перевозчиков маршруты «Ангарск-Иркутск» имеют разную протяженность маршрута, разные километры, что подтверждается Реестром межмуниципальных маршрутов.

Общество, руководствуясь приказом Службы по тарифам Иркутской области от 19.06.2018 №71-спр и на основании локального приказа от 30.10.2018 повысило стоимость проезда с 01.12.2018 года с 90 руб. до 100 руб. за одну поездку.

Основанием для повышения стоимости проезда послужил  резкий скачок цен на ГСМ в период 2017-2108 гг.,  увеличение МРОТ, увеличение вдвое стоимости запасный частей.

В  2017 году  вступили в силу  приказы Министерства транспорта РФ №277 «Об оснащении транспортных средств тахографами» и №36 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства», в соответствии с которыми  возникла необходимость оснащения транспортных средств тахографами и получении карт водителей.

При этом ООО «Автолайн+» не представило пояснений и документов, подтверждающих, что стоимость поездки в размере 100 руб. с 01.12.2018г.  позволит покрыть расходы, связанные с указанными выше причинами.

ООО «Автолайн+» указало, что  не сговаривалось с другими перевозчиками, а самостоятельно повысило стоимость проезда на маршруте № 377.

ИП Рехтина Е.К. и   ИП Шульгин Е.М. указали на то, что повышение стоимости проезда произошло на основании приказа Службы по тарифам Иркутской области от  29.12.2018 № 546-спр, являющимся внешним фактором действия рынка,   следовательно, повышении стоимости проезда было обусловлено внешними условиями функционирования  товарного рынка, что и не свидетельствует о скоординированности действий хозяйствующих субъектов.

Перевозчики действуют в соответствии с действующим законодательством в области организации пассажирских перевозок и осуществляют перевозки по регулируемым тарифам, следовательно,   перевозчики не  вправе устанавливать любую стоимость проезда и провоза багажа.   Порядок расчета тарифов регулирующим органом основан на методе экономически обоснованных расходов (затратах) на основании предложений перевозчиков. Между тем ООО «Автолайн+», ИП Рехтина Е.К., ИП Шульгин Е.М. и ИП Соколовская А.Г. с такой инициативой не обращались в Службу по тарифам Иркутской области (ни вместе , ни по отдельности).

ИП Соколовская А.Г. подтвердила, что повышение стоимости произведено только после повышения стоимости проезда другими участниками рынка. ИП Соколовская А.Г. не имела  возможности поднять цену ранее, т.к. пассажиры воспользуются более низкой стоимостью проезда на других маршрутах. Перевозчики, действующие на маршрутах №375 и 376 осуществляют перевозки на более крупном транспорте (транспорт  большей вместимостью пассажиров), поэтому могут держать стоимость  проезда более низкой и могут перекидывать транспортные средства с маршрута на маршрут.

**Комиссия Иркутского УФАС России по рассмотрению дела № 038/01/11-113/2019, исследовав имеющиеся материалы дела, заслушав доводы сторон, приходит к следующим выводам.**

В соответствии с [пунктом 7 части 1 статьи 4](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F8265347CE7C7DE8D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B) Закона о защите конкуренции под конкуренцией понимается соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

[Пунктом 1 части 1 статьи 11](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F82673479EC908EC263D4F16C9BF1B4B6E2A64EO5e8B) Закона о защите конкуренции установлен запрет на соглашения между хозяйствующими субъектами-конкурентами, то есть между хозяйствующими субъектами, осуществляющими продажу товаров на одном товарном рынке, если такие соглашения приводят или могут привести, в том числе к установлению или поддержанию цен (тарифов).

В соответствии с положениями [статьи 4](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F8265347CE7C6DC8D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B) Закона о защите конкуренции под соглашением понимается договоренность в письменной форме, содержащаяся в документе или нескольких документах, а также договоренность в устной форме. При этом факт наличия антиконкурентного соглашения не ставится в зависимость от его заключенности в виде договора по правилам, установленным гражданским законодательством ([статьи 154](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129F21BC6C1754A32AF49F9B212EF359F15F8265347CEFCDDB8D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B), [160](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129F21BC6C1754A32AF49F9B212EF359F15F8265347CEEC5DA8D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B), [432](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129F21BC6C1754A32AF49F9B212EF359F15F8265347EE7C0D78D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B), [434](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129F21BC6C1754A32AF49F9B212EF359F15F8265347EE7C1D98D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B) ГК РФ).

В [пункте 2](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70109F27B4681154A32AF49F9B212EF359F15F8265347CE7C5DF8D6288B73988F3BCB6E0AE51538ED1OBe0B) постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.06.2008 N 30 "О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства" указано, что согласованность действий может быть установлена и при отсутствии документального подтверждения наличия договоренности об их совершении.

Данный пункт постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации применим и к доказыванию соглашений, поскольку разъясняет возможность доказывания как согласованных действий, так и соглашений через их результат в отсутствие документального подтверждения договоренности об их совершении.

Следовательно, соглашением может быть признана договоренность хозяйствующих субъектов в любой форме, о которой свидетельствуют скоординированные и целенаправленные действия (бездействие) данных субъектов, сознательно ставящих свое поведение в зависимость от поведения других участников рынка, совершенные ими на конкретном товарном рынке, подпадающие под критерии ограничения конкуренции и способные привести к результатам, определенным [Законом](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359E35FDA69367CF9C4D79834D9F2O6e5B) о защите конкуренции.

Таким образом, запрещены соглашения хозяйствующих субъектов на товарном рынке, если указанные соглашения могут привести к последствиям, поименованным в [части 1 статьи 11](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F82633079EC908EC263D4F16C9BF1B4B6E2A64EO5e8B) Закона о защите конкуренции.

При этом согласно правовой позиции, приведенной в [постановлении](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFD3A0F277AC70109829BD6C1D54A32AF49F9B212EF359E35FDA69367CF9C4D79834D9F2O6e5B) Президиума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 21.12.2010 N 9966/10, у антимонопольного органа отсутствует необходимость доказывания фактического исполнения участниками условий соглашения, поскольку нарушение в виде заключения антиконкурентного соглашения состоит в достижении договоренности, которая приводит или может привести к перечисленным в [части 1 статьи 11](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F82633079EC908EC263D4F16C9BF1B4B6E2A64EO5e8B) Закона о защите конкуренции последствиям.

Как следствие, доказывание наличия и фактической реализации антиконкурентного соглашения между хозяйствующими субъектами осуществляется на основании анализа их поведения в рамках предпринимательской деятельности, с учетом принципа разумности и обоснованности.

Антиконкурентное соглашение является моделью группового поведения хозяйствующих субъектов, состоящего из повторяющихся (аналогичных, последовательных) действий, не обусловленных внешними условиями функционирования соответствующего товарного рынка, которая замещает конкурентные отношения между ними сознательной кооперацией, наносящей ущерб гражданам и государству.

Для констатации антиконкурентного соглашения необходимо и достаточно проанализировать ряд косвенных доказательств, сопоставив каждое из них с другими и не обременяя процесс доказывания обязательным поиском хотя бы одного прямого доказательства.

Постановлением Правительства РФ от 07.03.1995 N 239 (ред. от 29.10.2018) "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)" установлено, что органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, для которых в федеральном бюджете предусматривается финансовая поддержка, регулируют цены (тарифы) на продукцию производственно-технического назначения, товары народного потребления и услуги, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также тарифы и надбавки на услуги транспортных, снабженческо-сбытовых и торговых организаций, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок, по согласованию с соответствующими федеральными органами исполнительной власти (п.5).

В Перечень продукции производственно-технического назначения, товаров народного потребления и услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в том числе, входят перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в случаях, установленных федеральными законами.

Регулярные перевозки по регулируемым тарифам согласно Федерального закона от 13.07.2015 N 220-ФЗ (ред. от 29.12.2017) "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" (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.06.2018) – это регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке.

В соответствии с Постановлением Правительства Иркутской области от 28.11.2008 N 103-пп (ред. от 11.09.2017)  транспортные услуги - деятельность по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном и междугородном сообщении; регулярные перевозки по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении - перевозки между населенными пунктами муниципальных районов области, городских округов области или муниципального района и городского округа области на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов (далее - пригородное сообщение); регулярные перевозки по межмуниципальным маршрутам в междугородном сообщении - перевозки между населенными пунктами муниципальных районов области, городских округов области или муниципального района и городского округа области на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов (далее - междугородное сообщение).

Согласно  указанного Постановления установление (пересмотр) тарифов на транспортные услуги осуществляется регулирующим органом - исполнительный орган государственной власти в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на территории  Иркутской области – Служба по тарифам Иркутской области.

Установление (пересмотр) тарифов на транспортные услуги осуществляется регулирующим органом на основании:

1) предложения перевозчика, представленного в регулирующий орган лично либо направленного посредством почтовой связи (курьерской службы);

2) по инициативе регулирующего органа в случае отсутствия предложений перевозчиков об установлении (пересмотре) тарифов на транспортные услуги за период не менее чем 2 года с момента их установления (пересмотра) путем индексации ранее установленных тарифов на транспортные услуги с учетом индекса потребительских цен на текущий финансовый год, определенного в установленном порядке.

Срок действия установленных тарифов на транспортные услуги не может быть менее двенадцати месяцев. Установленные тарифы на транспортные услуги могут быть пересмотрены до окончания срока их действия в случае необходимости приведения ранее принятых решений об установлении (пересмотре) тарифов на транспортные услуги в соответствие с изменениями налогового законодательства (ч.4 гл.1 Положения).

Регулирование тарифов на транспортные услуги осуществляется путем установления единого тарифа за пассажирокилометр в целом по области - на перевозки в пригородном и (или) междугородном сообщении.

Предельная максимальная стоимость поездки в пригородном сообщении определяется путем умножения единого тарифа за пассажирокилометр на перевозки в пригородном сообщении на расстояние перевозки между начальным остановочным пунктом маршрута и конечным остановочным пунктом маршрута в соответствии с паспортом маршрута.

Если начальный и конечный остановочные пункты маршрута согласно паспорту маршрута регулярных перевозок совпадают (круговая схема движения), предельная максимальная стоимость поездки равна произведению единого тарифа за пассажирокилометр и расстояния перевозки в соответствии с паспортом маршрута регулярных перевозок, разделенному на два.

Служба по тарифам Иркутской области, привлеченная по ходатайству перевозчиков для участия в рассмотрении дела в качестве лица, располагающего  сведениями о рассматриваемых обстоятельствах, пояснила, что в качестве исходной базы при расчете тарифов на транспортные услуги принимается их себестоимость, расчет которой осуществляется в соответствии с действующим законодательством.

При этом перевозчик определяет стоимость перевозки самостоятельно исходя установленной предельной величины тарифа.

По данным поисковой информационной системы Яндекс расстояние между городами Ангарск и Иркутск составляет менее 50 км (по прямой 39 км, по трассе от 46 до 48 км.). Следовательно, в соответствии с Положением автобусный маршрут Ангарск-Иркутск относится к межмуниципальному маршруту пригородного сообщения.

Приказом службы по тарифам Иркутской области № 546-спр от 29.12.2018г. на основании требований ч.4 гл.1 Положения произведен досрочный пересмотр единых предельно максимальных тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Иркутской области. В соответствии с указанным приказом предельно максимальный тариф на территории Иркутской области составляет 1,87 руб. за один пассажирокилометр.

Объявленная перевозчиками стоимость проезда по всем маршрутам не превышает установленный приказом № 546-спр предельный максимальный тариф на регулярные перевозки автомобильным транспортом пассажиров и багаж по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в Иркутской области в пригородном сообщении  Ангарск-Иркутск (по регулируемым тарифам).

Расчетная стоимость проезда у перевозчиков разная и зависит от протяженности маршрута:

 - для маршрута №371 (ИП Рехтина  Е.К.) – (108,4 х 1,87) /2 = 101,35руб.;

- для маршрута №372 (ИП Шульгин Е.М.)  – (114,5 х 1,87) /2 = 107,06 руб.;

- для маршрута №373  (ИП Соколовская А.Г.) – (115,9 х 1,87) / 2 = 108,37 руб.

- для маршрута №375 (ИП Шульгин Е.М.) – (111,7 х 1.87) /2 = 104,44 руб.;

- для маршрута №376 (ООО «Автолайн+») – (111,2 х 1,87) /2 = 103,97 руб.;

- для маршрута №377 (ООО «Автолайн+») – (116 х 1,87) / 2 = 108,46 руб.

Однако, ни один из перевозчиков не воспользовался своим правом установить предельный тариф.

При этом , например, ООО «Автолайн+» представлен расчет экономически обоснованных затрат на 1 пассажирокилометр для маршрута №377 по состоянию на 01.01.2018г. (5,85 руб) и на 01.12.2018г. (6,39 руб).

Одновременно, несмотря на убыточность пассажирских перевозок, субсидий ООО «Автолайн+» не получает.

Каких-либо пояснений по вопросу экономической  обоснованности определения стоимости проезда в размере 100 руб при указанных затратах ООО «Автолайн+» не представлено.

ИП Соколовская А.Г. указала на то, что несмотря на рост цены ГСМ на 28,2%, стоимость проезда подняла на 7,5% до 100 рублей после повышения стоимости проезда другими участниками.

Расчеты ИП Рехтиной Е.К. подтверждают, что при себестоимости 1 пассажирокилометра в 2018г. 86 руб. и рентабельности 4,8%, перевозчик осуществлял перевозки за 90 руб. за 1 поездку.

 Каждый из перевозчиков, являясь профессиональным участником рынка оказания услуг регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом,  в целях осуществления предпринимательской деятельности по оказанию услуг пассажирских перевозок по межмуниципальным маршрутам сообщения Ангарск-Иркутск заключил соглашение с Министерством  жилищной политики, энергетики и транспорта Иркутской области      на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (городским наземным электрическим транспортом) по межмуниципальным маршрутам указанных перевозок по регулируемым тарифам.

В соответствии с Реестром межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом перевозчики могут использовать  различное  количество автотранспортных средств на маршруте:

- маршрут № 371 – ИП Рехтина Е.К.– 16 транспортных средств вместимостью более 40 посадочных мест (класс большой);

- маршрут № 372 – ИП Шульгин Е.М. – 8 транспортных средств, вместимостью более 40 мест;

- маршрут № 373 – ИП Соколовская А.Г. – 14 транспортных средств вместимостью 18 мест;

- маршрут № 375 – ИП Шульгин Е.М. – 8 транспортных средств, вместимостью более 40 мест;

- маршрут № 376 – ООО «Автолайн+»  – 10 транспортных средств вместимостью не более 18 мест;

- маршрут № 377 – ООО «Автолайн+»  – 18 транспортных средств класса малый и особо малый вместимость менее18 мест;

- маршрут № 378 – ООО «Автолайн+» – 3 транспортных средства класса особо малый вместимость менее 18 мест ;

- маршрут № 378 – ООО «Автолайн+»  – 2 транспортных средства класса малый вместимость менее 18 мест ;

- маршрут № 380 – ИП Коркин В.В. – 6 транспортных средств, класса малый вместимостью менее 18 мест.

Указанные  транспортные средства отличаются не только по вместимости пассажирских мест, но и по маркам и году выпуска автотранспортного средства.

Таким образом, перевозчикам для осуществления своей деятельности требуется от 2 до 18 транспортных средств, в зависимости от востребованности маршрута у конечного потребителя, транспортные средства перевозчиков разнородны по вместимости пассажирских мест.

Следовательно, условия осуществления предпринимательской деятельности хозяйствующих субъектов – перевозчиков различны:

- используются разнородные транспортные средства для перевозки (год выпуска, вместимость, марка);

- для обслуживания маршрутов необходимо от 2 до 18 транспортных средств;

-  протяженность маршрутов  разная и колеблется от 106 км до 146 км;

- затраты на  обслуживание маршрутов разная.

Аналогичность  действий перевозчиков по межмуниципальным маршрутам сообщения Ангарск-Иркутск по регулируемым тарифам подтверждается   одновременным повышением стоимости проезда и провоза багажа в период с декабря 2018 года по январь 2019 года включительно и одновременным  повышением стоимости проезда до одинаковой величины – 100 рублей.

В ходе рассмотрения дела перевозчиками–конкурентами не представлено экономического обоснования необходимости установления стоимости проезда до одинаковой для всех участников величины – 100 рублей.

Следовательно, ввиду конкурентного характера взаимоотношений между указанными хозяйствующими субъектами - перевозчиками, они не должны совершать действия, которые можно трактовать как соглашение, приводящее к последствиям, указанным в [части 1 статьи 11](consultantplus://offline/ref=DA01CDE39EB2C2926BFFDEB3E777AC70129E24B4661254A32AF49F9B212EF359F15F82633079EC908EC263D4F16C9BF1B4B6E2A64EO5e8B) Закона о защите конкуренции.

Анализируя описанное выше поведение хозяйствующих субъектов – конкурентов (последовательное повышение стоимости проезда и провоза багажа до одной и той же величины), Иркутское  УФАС России приходит к выводу, что перевозчиками совершены синхронные и последовательные действия.

Об этом говорит тот факт, что рассматриваемые действия произведены в один период времени (с декабря  2018 года по январь 2019 года включительно).

Повышение стоимости не было обусловлено внешними условиями функционирования товарного рынка и свидетельствует о скоординированности и синхронности действий хозяйствующих субъектов. При этом такая скоординированность не свойственна конкурентам, действующим на одном товарном рынке

Фактическое поведение перевозчиков-конкурентов, действующих на маршрутах сообщения Ангарск-Иркутск, свидетельствует о достигнутом соглашении между хозяйствующими субъектами – перевозчиками, действующими на одном товарном рынке (рынке услуг по перевозке пассажиров и багажа по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом в границах дублирования маршрута Ангарск-Иркутск), результатом которого является установление и поддержание цен (тарифов) на проезд по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок автомобильным  транспортом сообщения Ангарск- Иркутск.

Из вышеуказанного следует, что конкуренты пришли к соглашению о необходимости повышения стоимости проезда и провоза багажа до одинаковой стоимости проезда  для достижения определенной цели, которая является благоприятной для каждого из участников такого соглашения. Результат такого соглашения хозяйствующих субъектов отвечает интересам каждого из хозяйствующих субъектов - перевозчиков-конкурентов.

Достижение данной цели невозможно без скоординированности и синхронности произведенных действий. Для достижения положительного эффекта необходима единая стратегия и направленность действий на единый результат.

Антиконкурентное соглашение представляет собой форму монополистического объединения хозяйствующих субъектов, результатом которого является их противоестественное взаимовыгодное сотрудничество вместо ожидаемого потребителями соперничества между ними.

Указанное соглашение действует с 01 декабря 2018 года по настоящее время.

У хозяйствующих субъектов - перевозчиков-конкурентов отсутствуют объективные причины действовать подобным образом, заключать антиконкурентное соглашение, которое привело к установлению цены на межмуниципальных маршрутах Ангарск-Иркутск в нарушение действующего законодательства.

Доказательств обратного в антимонопольный орган не представлено.

Иркутским УФАС России подготовлено и направлено  лицам, участвующим в рассмотрении дела, заключение об обстоятельствах дела № 038/01/11-113/2019.

Лицами, участвующими  в деле, представлены возражения на заключение об обстоятельствах дела № 038/01/11-113/2019.

Доводы, изложенные в представленных возражениях, по существу повторяют доводы и пояснения, которые были даны ответчиками в ходе рассмотрения дела № 038/01/11-113/2019 и не содержат ссылок на новые существенные обстоятельства, которые не были рассмотрены Комиссией и могли бы свидетельствовать об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых Комиссией обстоятельствах.

Таким образом, обстоятельства, которые могут повлиять на выводы Комиссии Иркутского УФАС России по рассмотрению дела № 038/01/11-113/2019 о наличии в действиях ответчиков по делу нарушения антимонопольного законодательства, отсутствуют.

Согласно ч.4 ст.41 Закона о защите конкуренции, на основании решения комиссия выдает предписание. Предписание оформляется в виде отдельного документа для каждого лица, которому надлежит осуществить определенные решением действия в установленный предписанием срок, подписывается председателем комиссии и членами комиссии, присутствующими на заседании комиссии.

Предписание по делу о нарушении антимонопольного законодательства изготавливается одновременно с  решением. Копия предписания немедленно направляется или вручается лицу, которому предписывается совершить определенные решением действия (ч.2 ст.50 Закона о защите конкуренции).

Учитывая, что соглашение между перевозчиками-конкурентами реализовано в полном объеме, Комиссия пришла к выводу об отсутствии оснований для выдачи предписания.

По результатам  рассмотрения представленных материалов, документов, письменных и устных  пояснений сторон, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 - 3 статьи 41,   частью 1 статьи 49, статьи 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции", Комиссия Иркутского УФАС России

РЕШИЛА:

1.Признать перевозчиков-конкурентов ИП Рехтина Е.К., ИП Шульгин Е.М. ИП.Соколовская А.Г. и ООО «Автолайн+» нарушившими  пункт 1 части 1 статьи 11 Федерального закона «О защите конкуренции», что выразилось в достижении и реализации соглашения о повышении с декабря 2018 года (синхронно и последовательно) стоимости проезда по межмуниципальным маршрутам сообщения Ангарск-Иркутск до одинаковой для всех участников соглашения суммы 100 рублей, которое привело к установлению и поддержанию цены на услуги пассажирских перевозок по межмуниципальным маршрутам сообщения Ангарск-Иркутск.

2.Передать материалы дела должностному лицу Иркутского УФАС России для решения вопроса о привлечении виновных лиц к административной ответственности.

3.Решение направить сторонам по делу № 038/01/11-113/2019.

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

Председатель Комиссии: <….>;

Члены Комиссии: <….>;

<….>.