

## Кейс по трансграничному сотрудничеству Арика - Такна

### Факты

Город Такна расположен на самом юге Перу, а город Арика на самом севере Чили. Они являются соседними приграничными городами. Одним из видов наземного транспорта, связывающих эти города, является общественный пассажирский транспорт – маршрутное такси.

Предоставление данной услуги начинается и заканчивается в авторизованных наземных терминалах, расположенных в городах Такна и Арика. В каждом городе есть только один авторизованный наземный терминал. Максимальная вместимость маршрутного такси - пять пассажиров.

Однако интенсивные коммерческие отношения между городами Арика и Такна, постепенно увеличившие международные пассажирские перевозки, послужили причиной создания смешанной группы коллективных пассажирских перевозок между Такной и Арикой, в которой участвовали органы власти и предоставляющие услуги перевозчики.

На встречах данной группы было решено установить систему квот, четко указав количество квот, которые будут соответствовать каждому виду транспорта (маршрутное такси или автобусы) в зависимости от количества мест. Точно так же было решено создать систему выдачи лицензий, за которую будут отвечать Министерства транспорта Перу и Чили.

В 1990 году Аргентина, Боливия, Бразилия, Чили, Парагвай, Уругвай и Перу подписали Соглашение о международных наземных перевозках (далее – АИТТ). В декабре 2004 года Чили и Перу подписали Соглашение о пассажирских перевозках по регионам Арика и Такна.

В целях выполнения и контроля положений, установленных в вышеупомянутых соглашениях, органы власти Перу и Чили, отвечающие за транспорт, проводили ежегодные и полугодовые встречи в городах Такна и Арика. В рамках этих встреч обсуждалась и согласовывалась реализация механизма отправления автомобилей.

Согласно установленному механизму отправления в Перу 5 автомобилей должны быть размещены на 5 выездах терминала. Порядок их отправления соотносится с присвоенным номером. К 2013 году в сутки работало 146 автомобилей, а отдыхало 40. Остальные автомобили располагались за выездом в соответствии с их порядковыми номерами.

Этот механизм был разработан с учетом принципа справедливости. С учетом количества мест в маршрутных такси, соотношение составило 3 перуанских и 2 чилийских автомобиля.

В соответствии с этой схемой была гарантия, что у поставщиков услуг всегда будут пассажиры без необходимости конкурировать по цене, поскольку частью этой схемы было наличие общей платы за предоставление услуги.

### Расследование Перу

В январе 2012 года Конкурентное ведомство Перу (далее – INDECOPI) узнало о предполагаемом соглашении маршрутных такси и предприняло соответствующие действия, которые включали беседы с перевозчиками и властями сектора, запросы информации от различных государственных органов и агентов, у которых есть разрешение на предоставление услуг, составление протоколов встреч, проведенных смешанной группой коллективных пассажирских перевозок между Такной и Арикой, а также интервью с перевозчиками относительно установленных цен.

Постановлением 037-2013/ST-CLC-INDECOPI от 27 декабря 2013 года INDECOPI решило инициировать административный процесс в отношении 132 агентов (31 перуанец и 101 чилиец).

INDECOPI поддержало вменение обвинений на основании протоколов встреч между представителями перуанского и чилийского профсоюзов, предоставляющих услуги маршрутных такси, в которых была подтверждена разработка и выполнение соглашения об ограничении предоставления данных услуг, а также введение с 2009 года согласованного ценового режима, основанного на днях наибольшего спроса.

Однако большое количество расследуемых агентов были иностранными гражданами, поэтому в этом деле возникли правовые сложности в отношении уведомления лиц, проживающих за границей, о действиях административного характера. В связи с этим 27 февраля 2014 года была проведена юридическая консультация совместно с Министерством юстиции Перу.

Официальным письмом 478-2004-JUS/DGDOJ от 8 мая 2014 года было установлено, что иностранная компания должна назначать законного представителя в Перу для возможности направления уведомления по месту жительства. В случае, когда несмотря на официальный запрос компания не выполняет требования о назначении законного представителя или не имеет адреса, по которому можно направить уведомление, ведомство будет уполномочено опубликовать уведомление в газете города страны компании с большим тиражом.

В рамках процесса уведомления возникли трудности с установлением места жительства лиц, проживающих в Чили, разрешить которые могло бы сотрудничество между антимонопольными органами. Национальная экономическая прокуратура Чили (далее – FNE) помогла INDECOPI получить адреса чилийских компаний и частных лиц, предоставляющих услуги маршрутного такси между городами Арика и Такна.

FNE в Постановлении 585 от 3 ноября 2014 года запросила возврат соответствующих документов, рассмотренных в дисциплинарной административной процедуре, инициированной в Перу (направлены 19 декабря 2014 года официальным письмом 116-2014/ST-CLC-INDECOPI). Кроме того, между INDECOPI и FNE были проведены неофициальные консультации по статусу рассмотрения дела.

В Резолюции 097-2017/CLC-INDECOPI от 1 декабря 2017 года INDECOPI опубликовало свое окончательное заявление, в котором указало, что схема работы интегрированного механизма отправления каким-то образом ограничивает способность поставщиков услуг конкурировать, поскольку операторы обслуживают последовательно, не имея возможности конкурировать друг с другом за привлечение пассажиров в любое время.

Однако было подтверждено, что этот механизм был направлен на улучшение условий безопасности и качества наземного транспорта между Такной и Арикой. Кроме того, было подтверждено участие перуанских и чилийских властей. По этой причине INDECOPI пришло к выводу, что вмешательство властей может вызвать у операторов законную уверенность в том, что их действия соответствуют закону. Поэтому было решено не применять санкции к подследственным агентам.

### **Расследование Чили**

В октябре 2013 года FNE инициировала расследование возможного соглашения о ценах и сменах работы между операторами маршрутного такси, которые предоставляют услуги международного общественного пассажирского транспорта между Арикой (Чили) и Такной (Перу).

В ходе расследования FNE запросила информацию у различных государственных учреждений и опросила как операторов маршрутного такси, так и представителей власти сектора. FNE сотрудничала с INDECOPI, которая проводила параллельное расследование тех же событий. Это сотрудничество включало обмен неконфиденциальной информацией, включая общедоступную информацию (например, данные для идентификации и уведомления подследственных лиц) и внутренней информацией ведомства (в основном касающейся статуса и характера расследования, а также предварительных выводов)<sup>1</sup>.

Проанализировав собранные доказательства, FNE пришла к выводу, что более 100 операторов маршрутного такси, как чилийских, так и перуанских, установили или определили смены работы для каждого участника, а также минимальную и максимальную ставку, взимаемую за их услуги. Расследование также позволило сделать вывод, что соглашение было поддержано транспортными властями обеих стран, чтобы избежать большого количества дорожно-транспортных происшествий, которые конкуренция между операторами произвела бы на маршруте.

Несмотря на эти выводы, FNE решила закрыть расследование без подачи иска. Во-первых, несмотря на то, что к государственным органам могут быть применены санкции за антиконкурентное поведение, в данном случае было предписано привлечь к ответственности транспортную администрацию. Во-вторых, FNE решила не преследовать операторов маршрутного такси, так как:

- (i) соглашение было бы предложено и одобрено государственными властями обеих стран (несмотря на то, что юридически участие властей не исключает ответственности экономических агентов, оно представляет собой смягчающий фактор, снижая осведомленность о незаконности);
- (ii) соглашение было публично принято;
- (iii) несмотря на наличие соглашения о цене и сменах работы, соглашение было мотивировано интересом к сокращению большого количества аварий, которые произошли на маршруте в отсутствие смен;
- (iv) преследование такого количества конкурентов означало бы судебные издержки, которые намного перевешивают его выгоды;
- (v) INDECOPI проводило расследование тех же событий.

---

<sup>1</sup> Классификация форм сотрудничества антимонопольных органов представлена в Руководстве по борьбе с картелями Международной конкурентной сети (МКС), глава 9, 2013 г. Доступно по адресу: <https://www.internationalcompetitionnetwork.org/portfolio/international-cooperation/>