



УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

РЕШЕНИЕ ПО ДЕЛУ № 33

Резолютивная часть оглашена 04.12.2013
В полном объеме изготовлено 09.12.2013

г. Екатеринбург

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Свердловской области (Приказ от 15.08.2013 № 239 в ред. от 12.09.2013 № 278) в составе:

председатель Комиссии Пушкарева М.В., заместитель руководителя Управления;
члены Комиссии: Волков С.Н., заместитель руководителя Управления;
 Смирнягина Л.В., начальник отдела контроля органов власти;
 Бокша А. А., главный специалист-эксперт отдела контроля
 органов власти;
 Кабаев И.В., ведущий специалист-эксперт отдела контроля
 органов власти,

при участии в качестве
ответчиков:

- Правительства Свердловской области ОГРН 1106658002285 (адрес: 620031, г. Екатеринбург, пл. Октябрьская, д.1, далее – Правительство СО), представитель Кострицкий С.И. (дов. от 21.09.2013 № 01-15-20/59);

- Министерства транспорта и связи Свердловской области ОГРН 1106658002285, (адрес: 620031, г. Екатеринбург, пл. Октябрьская, д.1, далее – Министерство транспорта и связи СО), представители: Притула Е.А, (дов. от 31.07.2013 № 32), Кожевников Ю.М. (дов. от 02.08.2013 № 33), Зекунов Д.А. (дов. от 02.08.2013 № 34), Пономарев Д.В. (дов. от 02.08.2013 № 35);

заявителей:

- Индивидуального предпринимателя Зекрина Э.Г., ОГРН 304662508600071 (далее – ИП Зекрин Э.Г.), представитель Засыпкин Д.Ю (дов. от 24.06.2013 б/н);

- Индивидуального предпринимателя Черезова А.В., ОГРН 304662514900023 (далее – ИП Черезов А.В.), представитель Головчиц Д.М. (дов. от 08.07.2013 № ЧГ-01/2013);

заинтересованных лиц:

- Законодательного Собрания Свердловской области, ОГРН 1026602354965, (адрес: 620031, г. Екатеринбург, ул. Бориса Ельцина, д.10, далее – Законодательное собрание СО), представитель Никифорова А.Г. (дов. от 12.08.2013 № ЗС-6128);

- ООО «Первоуральская транспортная организация» ОГРН 1106625001010 (адрес: 623100, Свердловская область, г. Первоуральск, пер. Кутузова, д. 48, далее ООО «ПТО», представители: Зекрина Н.В. (решение учредителя от 01.08.2011), Засыпкин Д.Ю. (дов. от 24.06.2013 б/н);

- ООО «Лира» ОГРН 1069625016229, (адрес: 623100, Свердловская область, г. Первоуральск, ул. Вайнера, д. 20), представитель Титова Т.Г. (дов. от 01.01.2013 № 1);

- ООО «Навигатор» ОГРН 1026601505083 (адрес: 623102, Свердловская область, г. Первоуральск, ул. Вайнера, д.20), представитель, Титова Т.Г. (дов. от 01.01.2013 № 1), рассмотрев в рамках главы 9 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – **Закон о защите конкуренции**) дело № 33 по признакам нарушения:

1) Правительством Свердловской области (адрес: 620031, г. Екатеринбург, пл. Октябрьская, д. 1) ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции, выразившегося в совершении действий, принятии актов (Постановления от 23.08.2011 № 1117-ПП), которые приводят, или могут привести к ограничению, устранению, недопущению конкуренции на рынке регулярных перевозок автомобильным транспортом в междугородном и пригородном сообщении в границах Свердловской области;

2) Министерством транспорта и связи СО (адрес: 620031, г. Екатеринбург, пл. Октябрьская, д. 1) ч. 1 ст. 15, ч. 1 ст. 17 Закона о защите конкуренции, выразившегося в принятии актов (по утверждению, во исполнение Постановления Правительства Свердловской области от 23.08.2011 № 1117-ПП, конкурсной документации), совершении действий (бездействии), в том числе, при организации и проведении Конкурсов на право заключения договора на обслуживание межмуниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, которые приводят (могут привести) к ограничению, устранению конкуренции на рынке регулярных перевозок автомобильным транспортом в междугородном и пригородном сообщении в границах Свердловской области,

УСТАНОВИЛА:

Дело № 33 возбуждено Приказом Свердловского УФАС России от 15.08.2013 № 239) и Определением от 16.08.2013 назначено к рассмотрению на 12.09.2013.

Определением от 12.09.2013 рассмотрение дела отложено на 13.11.2013 с объявлением перерыва до 21.11.2013.

Определением от 21.11.2013 рассмотрение дела отложено на 02.12.2013 с объявлением перерыва до 04.12.2013, когда и была оглашена резолютивная часть решения.

Основанием для возбуждения дела, в соответствии с п. 2 ч. 2 ст. 39 Закона о защите конкуренции, послужили заявления ИП Зекрина Э.Г. (вх. № 01-9556 от 02.07.2013), (вх. № 01-9740 от 04.07.2013), а также заявление ИП Черезова А.В. (вх. № 01-10086 от 11.07.2013) о нарушении Правительством СО и Министерством транспорта и связи СО антимонопольного законодательства.

ИП Зекрин Э.Г. обслуживает регулярный пригородный автобусный маршрут № 155 «п. Динас – г. Екатеринбург» через г. Первоуральск, паспорт которого 18.06.2007 утвержден Министерством промышленности, энергетики и науки Свердловской области бессрочно (без указания срока действия).

ИП Черезов А.В. обслуживает регулярный междугородный автобусный маршрут № 1046 «с. Битимка – г. Первоуральск – г. Екатеринбург», паспорт которого 14.08.2007 утвержден Министерством промышленности, энергетики и науки Свердловской области без указания срока действия.

В своих заявлениях ИП Зекрин Э.Г. и ИП Черезов сообщили, что Правительством СО принято Постановление от 23.08.2011 № 1117-ПП «О мерах по реализации Закона Свердловской области от 27.12.2010 № 127-03 «Об организации на территории Свердловской области регулярных пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом пригородного и межмуниципального сообщения» (далее – **Областной закон № 127-ОЗ**), которое было

опубликовано в «Областной газете» № 317-318 от 31.08.2011 и вступило в силу 08.09.2011 (далее – **Постановление № 1117-ПП**).

Областной закон № 127-ОЗ, по мнению заявителей, ограничивает срок действия паспортов маршрутов, утвержденных до вступления указанного Закона в силу (09.01.2011) моментом подведения итогов соответствующего конкурса, либо истечением календарных сроков, дифференцированных в зависимости от даты утверждения конкретного паспорта маршрута (ст. 14-1).

Заявители указывают, что Министерство транспорта и связи СО при формировании Единой сети маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области не включает в соответствующие Реестры межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов те маршруты, которые «открыты» до вступления в силу Областного Закона № 127-ОЗ. При этом Единая маршрутная сеть вводится не целиком, а поэтапно – только в отношении маршрутов, которые включаются в конкурсные лоты.

По мнению заявителей, такие действия Министерства транспорта и связи СО могут привести к ограничению конкуренции на рассматриваемом рынке, т.к. потенциальные участники конкурса ограничиваются в доступе к информации о маршрутах (направлениях перевозок), необходимой для принятия решений об участии в конкурсах, которые будет объявлять уполномоченный орган для организации перевозок по всей маршрутной сети.

Подпунктом 6 п. 1 Постановления № 1117-ПП утвержден Порядок привлечения перевозчиков к обслуживанию межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (далее – **Порядок привлечения перевозчиков**), реализация отдельных положений которого приводит к ограничению конкуренции на рынках пригородных и междугородных автомобильных (автобусных) пассажирских перевозок, подчиняющихся расписанию в границах Свердловской области.

Доводы заявителей следующие:

1) Пункт 3 Порядка привлечения перевозчиков предусматривает, что в конкурсе могут принимать участие индивидуальные предприниматели и юридические лица владельцы транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров и имеющих помимо сиденья водителя более 8 сидячих мест, независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности, имеющие намерение участвовать в предоставлении услуг по перевозке пассажиров (претенденты).

Данная норма ограничивает возможности потенциальных участников конкурса, поскольку действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) два и более индивидуальных предпринимателя и (или) юридических лица, в данной норме не поименованы.

2) Применение некоторых из установленных п. 25 Порядка привлечения перевозчиков критериев оценки, по мнению заявителей, также может привести к ограничению конкуренции.

В частности:

- критерии №№ 1, 2, 3 создают необоснованные преимущества вновь созданным хозяйствующим субъектам либо хозяйствующим субъектам, которые ранее не осуществляли деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, потому что такие хозяйствующие субъекты, объективно, не могут иметь нарушений условий лицензирования и зарегистрированных за ними «учетных» ДТП. Также преимущество может возникнуть у хозяйствующих субъектов, не имеющих в штате на момент проведения конкурса водителей.

- критерий № 5 «стаж осуществления деятельности по перевозке пассажиров на регулярных автобусных маршрутах автобусами, оборудованными для перевозок более восьми человек (полных лет по данным представляемой копии лицензии на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более 8 человек)», определяемый исключительно по сроку действия соответствующей лицензии без учета количественных и качественных характеристик осуществления такой деятельности, допускает произвольную оценку участников конкурса, не соответствующую целям его проведения, что приводит (может привести) к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

- критерий № 7 «наличие (отсутствие) резерва транспортных средств», установленный в размерах, приведенных в п. 25 Порядка привлечения перевозчиков, по мнению заявителей экономически и технологически необоснован, поскольку, с одной стороны – экономически неэффективно нести расходы на имущество, не приносящее прибыль; с другой стороны – отсутствуют технологические основания предусматривать значительный резерв транспортных средств при исправности и высоких технических характеристиках основного подвижного состава.

- критерии №№ 8, 9: присвоение баллов по ним осуществляется за каждое транспортное средство в соответствии с заявкой по лоту, то есть как за транспортные средства основного подвижного состава, так и за резервные транспортные средства (критерий № 7). Следовательно, резервные транспортные средства учитываются и оцениваются не только по критерию № 7 (наличие резерва), но и по критериям № 8 (класс экологичности) и № 9 (категория транспортной безопасности). То есть, предложение наибольшего резерва транспортных средств дает более «крупным» участникам конкурса необоснованные преимущества перед иными участниками не только по критерию № 7, но и по критериям №№ 8, 9.

Пункт 26 Порядка привлечения перевозчиков предусматривает критерий № 1 наличие собственной или арендованной производственной базы с присвоением 5 баллов и критерий № 2 наличие собственной или арендованной охраняемой стоянки автомобилей с присвоением 5 баллов. Следовательно, количество баллов по существу влияющих на общие результаты конкурса в отношении конкретного участника, установлено в зависимости от того, на каком праве перевозчик пользуется перечисленными объектами (на праве собственности или аренды либо на ином вещном или обязательственном праве или по договору со специализированными организациями).

По мнению заявителей, соблюдением лицензионных требований считается наличие производственно-технической базы и стоянки автомобилей в равной мере на любом имущественном (вещном или обязательственном) праве или по договору со специализированной организацией.

Пункт 31 Порядка привлечения перевозчиков предусматривает право уполномоченного органа в одностороннем порядке расторгнуть договор до истечения установленного срока действия при условии предварительного уведомления перевозчика за 5 рабочих дней, что не соответствует ст. ст. 3, 310 ГК РФ.

Расторжение договора во внесудебном порядке, является необоснованным препятствованием осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами, запрещенным ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции.

Кроме того, согласно п. 11 Порядка привлечения перевозчиков, список претендентов, допущенных к участию в конкурсе, размещается на сайте уполномоченного органа в трехдневный срок с момента принятия решения, в то время, как Конкурсной документацией установлено, что претенденты должны самостоятельно

отслеживать появление на официальном сайте Министерства транспорта и связи СО списка претендентов, допущенных к участию в конкурсе.

Порядок привлечения перевозчиков положен Министерством транспорта и связи СО в основу Конкурсной документации (утв. Приказом от 17.06.2013 № 219), объявленного конкурса на право заключения договора на обслуживание межмуниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (страница в сети Интернет <http://mtis.midural.ru/article/show/id/168>). Следовательно, по мнению заявителей, Конкурсная документация, также, может привести к ограничению конкуренции.

Главой 1 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов (утв. Постановлением № 1117-ПП) установлено, что открытие, изменение и закрытие пригородных и междугородных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (далее – **межмуниципальные маршруты**) осуществляется с учетом сложившейся маршрутной сети.

Пунктом 6 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов установлено, что решение об открытии нового межмуниципального маршрута принимается при наличии устойчивого пассажиропотока, потребности в перевозках и с учетом существующих маршрутов регулярных перевозок пассажиров всеми видами общественного транспорта.

Согласно п. 8, п. 17, п. 27 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов Министерство транспорта и связи СО определяет необходимость открытия (изменения, закрытия) маршрута с учетом существующих маршрутов регулярных перевозок пассажиров и потребности открытия новых в соответствии с методикой, устанавливаемой этим же Министерством.

В случае принятия решения о необходимости открытия (изменения, закрытия) межмуниципального маршрута Министерством транспорта и связи СО создается комиссия, которая производит обследование дорожных условий и объектов транспортной инфраструктуры, не включенных в Реестр остановочных пунктов, по предлагаемому к открытию маршруту с целью оценки соответствия технического состояния и уровня содержания автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения и по результатам обследования оформляет соответствующее заключение о возможности или невозможности открытия (изменения, закрытия) межмуниципального маршрута (акт).

Открытие, изменение и закрытие маршрутов производится после издания Министерством транспорта и связи СО соответствующего приказа. Информация об открытии (изменении, закрытии) межмуниципального маршрута размещается на официальном сайте Министерства транспорта и связи СО.

Заявители утверждают, что конкурс на право заключения договора на обслуживание межмуниципальных маршрутов в направлении Первоуральска был объявлен на вновь открываемые маршруты, при наличии уже существующих маршрутов по этим направлениям перевозок. При этом организатор конкурса необоснованно «укрупнил» лоты (в каждый лот включил по 3-4 маршрута), что ставит субъектов малого и среднего предпринимательства в неравное положение по отношению к крупным перевозчикам.

Правительством СО в письменных объяснениях (вх. № 01-13014 от 06.09.2013, № 01-17554 от 28.11.20123) и представителем в заседании комиссии сообщено, что положения Постановления № 1117-ПП и утвержденный им Порядок привлечения перевозчиков требования антимонопольного законодательства не нарушают.

Постановление № 1117-ПП определяет комплекс организационных мероприятий и распорядительных действий в сфере транспортного обслуживания населения, то есть, по мнению Правительства СО, носит административно-правовой характер.

При этом, нельзя оценивать и давать правовую оценку каждому критерию в отдельности, поскольку они применяются в совокупности в целях всестороннего и полного исследования предложений претендентов.

Правительство СО считает, что критерии оценки являются оправданным в целях защиты публичного порядка, соразмерны той цели, на достижение которой они направлены, и предъявляются ко всем участвующим в этих отношениях хозяйствующим субъектам.

Министерством транспорта и связи СО в письменном объяснении (вх. № 01-13011 от 06.09.2013 с дополнениями от 14.11.2013 № 01-16577) и представителями в заседании комиссии сообщено, что установление оспариваемых критериев отбора не является ограничением в осуществлении предпринимательской деятельности, поскольку создает одинаковые условия для всех перевозчиков, которые имеют равные возможности участвовать в конкурсе.

Оспариваемый Приказ Министерства транспорта и связи СО издан во исполнение Областного закона от 27.12.2010 № 127-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания на территории Свердловской области», и в полном соответствии с Порядком привлечения перевозчиков (утв. Постановлением № 1117-ПП).

Министерство транспорта и связи СО в рамках областной целевой программы «Развитие транспортного комплекса Свердловской области» на 2011-2016 годы, организовало работу по созданию новой, экономически эффективной и соответствующей потребностям населения маршрутной сети.

В соответствии с Федеральным законом № 94-ФЗ был отобран исполнитель научно-исследовательской работы по обследованию пассажиропотоков на территории Свердловской области (ООО «Инновационный научный центр Академии транспорта»).

По результатам проведенной научно-исследовательской работы получены данные о пассажиропотоках между городами, муниципальными образованиями Свердловской области по следующим направлениям.

Все схемы маршрутов, включённые в реестр межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, разработаны на основании данных научно-исследовательской работы.

Полученные данные заложены в основу сформированных в настоящее время маршрутов Единой сети маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области, которые включены в Реестр межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Реестр опубликован на официальном сайте Министерства транспорта и связи СО (mtis.midural.ru) раздел «Пассажирские перевозки», подраздел «Автомобильные перевозки».

Маршруты объединены в конкурсные лоты с таким расчетом, чтобы в одном лоте присутствовали, как прибыльные, так и менее рентабельные маршруты, что, по мнению организатора конкурса, уравнивает экономическую привлекательность лотов для потенциальных участников конкурса.

Законодательным собранием СО в письменном отзыве (вх. № 01-16465 от 08.11.2013) и представителем в заседании комиссии сообщено, что в компетенцию Законодательного Собрания СО не входит правовая оценка нормативных правовых актов, принимаемых Правительством СО.

В силу подп. «д» п. 1 ст. 1 Федерального закона от 06.10.1999 года № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации осуществляется в соответствии с принципом разделения государственной власти на законодательную, исполнительную и судебную в целях обеспечения сбалансированности полномочий и исключения сосредоточения всех полномочий или большей их части в ведении одного органа государственной власти либо должностного лица.

В соответствии с подп. 3 п. 3 ст. 31 Устава Свердловской области Законодательное Собрание СО в пределах и формах, установленных законами Свердловской области, осуществляет контроль за соблюдением и исполнением законов Свердловской области и постановлений Законодательного Собрания СО, исполнением областного бюджета, бюджетов территориальных государственных внебюджетных фондов Свердловской области, соблюдением установленного порядка распоряжения государственной собственностью Свердловской области.

На территории Свердловской области действует Закон Свердловской области от 19.02.2010 года № 1-ОЗ «О контрольных полномочиях Законодательного Собрания Свердловской области» (далее – Областной Закон № 1-ОЗ), в соответствии с которым установлены задачи исполнения контрольных полномочий Законодательного Собрания Свердловской области (п. 2 ст. 3).

Правительство СО самостоятельно принимает нормативные правовые акты, необходимые для реализации Закона Свердловской области от 27.12.2010 № 127-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения Свердловской области».

В соответствии с подп. 5, 6, 7 п. 2 ст. 3 Областного Закона №1-ОЗ Законодательное Собрание СО не может оценивать действия Министерства транспорта и связи СО по открытию новых межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

К основным контрольным полномочиям Законодательного Собрания СО в соответствии со ст. 4 Областного Закона № 1-ОЗ контроль за соблюдением и исполнением законов Свердловской области и постановлений Законодательного Собрания СО. Данный вопрос регулируется главой 3 Областного Закона № 1-ОЗ.

На седьмом заседании Законодательного Собрания СО 05.06.2012 был рассмотрен вопрос «Об исполнении Закона Свердловской области «Об организации на территории Свердловской области регулярных пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом пригородного и межмуниципального сообщения» и принято соответствующее Постановление от 05.06.2012 № 375-ППС «Об исполнении Закона Свердловской области «Об организации на территории Свердловской области регулярных пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом пригородного и межмуниципального сообщения».

В ходе заседания по данному вопросу было установлено, что реализуя Закон, Правительство СО приняло Постановление № 1117-ПП, которым утвердило:

- Порядок открытия, изменения и закрытия межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

- Форму Типового паспорта маршрута (автомобильного транспорта);

- Форму Паспорта маршрута перевозчика (автомобильного транспорта).

В соответствии с 05.06.2012 № 375-ППС Правительству СО было предложено:

1) совместно с депутатами Законодательного Собрания разработать порядок проведения мониторинга в сфере организации регулярных пассажирских перевозок,

порядок привлечения на конкурсной основе перевозчиков к обслуживанию межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, а также разработать предложения по внесению изменений в Закон Свердловской области «Об организации на территории Свердловской области регулярных пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом пригородного и межмуниципального сообщения», в том числе в части установления возможности осуществления деятельности перевозчиками на маршрутах, имеющих паспорта сроком действия до 2013 года, без заключения соответствующих договоров;

2) принять необходимые нормативные правовые акты, предусмотренные Законом Свердловской области «Об организации на территории Свердловской области регулярных пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом пригородного и межмуниципального сообщения»;

3) продолжить работу по организации обеспечения на территории Свердловской области доступности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры для лиц с ограниченными возможностями здоровья.

Во исполнение Постановления Законодательного Собрания СО от 05.06.2012 № 375-ПЗС Правительством Свердловской области внесены изменения в Постановление № 1117-ПП (Постановлением от 21.12.2012 № 1501-ПП). Данными изменениями утверждены:

- Порядок проведения мониторинга в сфере организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

- Порядок привлечения перевозчиков к обслуживанию межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Выполнение Постановления Законодательного Собрания СО от 05.06.2012 № 375-ПЗС будет проверено на очередном заседании Законодательного Собрания СО.

Оценив в соответствии с п. 1 и п. 2 ч. 1 ст. 49 Закона о защите конкуренции, полученные и исследованные в порядке ст. 25, ч. 2 ст. 39, ч. 2 ст. 44, ч. 4 и ч. 5 ст. 45 Закона о защите конкуренции доказательства, а также доводы лиц, участвующих в деле, Комиссия Свердловского УФАС России пришла к следующим выводам:

В соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 1 Закона о защите конкуренции антимонопольным законодательством определяются организационные и правовые основы защиты конкуренции, в том числе предупреждения и пресечения недопущения, ограничения, устранения конкуренции органами государственной власти, иными осуществляющими функции указанных органов органами или организациями. Этим органам и организациям запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), а также участвовать в соглашениях или в осуществлении согласованных действий, которые приводят (могут привести) к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, за исключением предусмотренных федеральными законами случаев принятия актов и (или) осуществления таких действий (бездействия) (ч. 1 ст. 15 и ст. 16).

В ст. 4 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 рынке (п. 7); признаками ограничения конкуренции являются сокращение числа хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, на товарном рынке, рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, отказ хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу

лиц, от самостоятельных действий на товарном рынке, определение общих условий обращения товара на товарном рынке соглашением между хозяйствующими субъектами или в соответствии с обязательными для исполнения ими указаниями иного лица либо в результате согласования хозяйствующими субъектами, не входящими в одну группу лиц, своих действий на товарном рынке, а также иные обстоятельства, создающие возможность для хозяйствующего субъекта или нескольких хозяйствующих субъектов в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товара на товарном рынке (п. 17).

По **договору перевозки пассажира** согласно п. 1 ст. 786 ГК РФ перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа. Работы и услуги, являющиеся продуктами лицензируемых видов деятельности, согласно п. 3 ст. 49, ст. 128 и п. 2 ст. 129 ГК РФ относятся к ограниченно оборотоспособным объектам гражданских прав, исчерпывающий перечень которых определяется законодательством. При этом **деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек** (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) в п. 24 ч. 1 ст. 12 ФЗ от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – **Закон о лицензировании**) **отнесена к лицензируемым видам деятельности, в состав которой** согласно п. 3 Положения о лицензировании соответствующего вида деятельности (утв. Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 № 280, далее – **Положение № 280**) **включаются** следующие работы:

- а) регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;
- б) регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

В соответствии с п.4 ст. 4 Закона о защите конкуренции под товарным рынком понимается сфера обращения определенного товара, который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров, в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

Согласно п. 3.2 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке (утв. Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220) в случае, когда предполагаемое нарушение антимонопольного законодательства рассматривается применительно к покупателю продукции (монопсония), определяющим в вопросе взаимозаменяемости продукции выступает мнение ее продавца.

Регулярные перевозки пассажиров и багажа в соответствии со ст. 789 ГК РФ и ч. 1 ст. 19 ФЗ от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – **Устав автомобильного транспорта**) **относятся к перевозкам транспортом общего пользования** и осуществляются на основании **публичного договора** перевозки пассажира **по маршруту регулярных перевозок**. При этом **публичным договором** в п. 1 ст. 426 ГК РФ признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий 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**, а **перечень организаций, обязанных** осуществлять перевозки, признаваемые

перевозками **транспортом общего пользования**, в соответствии с п. 1 ст. 789 ГК РФ подлежит опубликованию.

Согласно ст. 4 Устава автомобильного транспорта перевозки осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении (ч. 1). При этом в **городском** сообщении перевозки осуществляются в границах населенных пунктов (ч. 2), в **пригородном** сообщении – между населенными пунктами на расстояние до 50 км. включительно между границами этих населенных пунктов (ч. 3), а в **междугородном** сообщении – между населенными пунктами на расстояние более 50 км. между границами этих населенных пунктов (ч. 4).

Организация транспортного обслуживания населения в пригородном и межмуниципальном сообщении относится к полномочиям органов государственной власти субъекта РФ по предметам совместного ведения (п. 12 ч. 3 ст. 26.3 Закона № 184-ФЗ).

В соответствии с ч. 3 ст. 6 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – **Закон о безопасности дорожного движения**) к полномочиям органов исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения относится осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности, включая:

- принятие решений о временных ограничениях или прекращении движения транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- осуществление мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- участие в организации подготовки и переподготовки водителей транспортных средств;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции органам государственной власти субъектов Российской Федерации, иным осуществляющим функции указанных органов органам или организациям, запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, за исключением предусмотренных федеральными законами случаев принятия актов и (или) осуществления таких действий (бездействия).

В соответствии с пп. 10 п. 2 ст. 52 Устава Свердловской области (утв. Законом Свердловской области от 23.12.2010 № 105-03, далее – **Устав Свердловской области**) и п. 7 ст. 12 Областного закона от 04.11.1995 года № 31-03 «О Правительстве Свердловской области» Правительство СО разрабатывает и реализует меры по организации работы транспорта общего пользования, осуществляющего перевозки пассажиров в пригородном и (или) межмуниципальном сообщении.

В соответствии с Указом Президента РФ от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти»:

а) под функциями по принятию нормативных правовых актов понимается издание на основании и во исполнение Конституции РФ, федеральных конституционных законов, федеральных законов обязательных для исполнения органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами правил поведения, распространяющихся на неопределенный круг лиц;

б) под функциями по контролю и надзору понимаются:

осуществление действий по контролю и надзору за исполнением органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами установленных Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами и другими нормативными правовыми актами общеобязательных правил поведения;

выдача органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами разрешений (лицензий) на осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий юридическим лицам и гражданам;

регистрация актов, документов, прав, объектов, а также издание индивидуальных правовых актов;

г) под функциями по управлению государственным имуществом понимается осуществление полномочий собственника в отношении федерального имущества, в том числе переданного федеральным государственным унитарным предприятиям, федеральным казенным предприятиям и государственным учреждениям, подведомственным федеральному агентству, а также управление находящимися в федеральной собственности акциями открытых акционерных обществ;

д) под функциями по оказанию государственных услуг понимается предоставление федеральными органами исполнительной власти непосредственно или через подведомственные им федеральные государственные учреждения либо иные организации безвозмездно или по регулируемым органами государственной власти ценам услуг гражданам и организациям в области образования, здравоохранения, социальной защиты населения и в других областях, установленных федеральными законами.

Деятельность по обеспечению маршрутных перевозок транспортом общего пользования является предметом типового концессионного соглашения, утвержденного на основании ч. 4 ст. 10 ФЗ от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее – Закон о концессионных соглашениях) Постановлением Правительства РФ от 22.12.2006 № 791, объектом которого согласно ч. 1 ст. 3 и п. 12 ч. 1 ст. 4 Закона о концессионных соглашениях является имущество транспорта общего пользования (недвижимое имущество или недвижимое имущество и движимое имущество, технологически связанные между собой и предназначенные для осуществления деятельности, предусмотренной концессионным соглашением), а имущество, необходимое для организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом, в межмуниципальном и пригородном сообщении, в том числе пассажирский транспорт и другое имущество, необходимое для осуществления пассажирских перевозок межмуниципального сообщения (подп. «у» ч. 2 ст. 26.11 Федерального закона от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ», далее – **Закон № 184-ФЗ**) может находиться в собственности субъекта Российской Федерации.

К основным направлениям деятельности государственных органов по повышению эффективности противодействия коррупции в соответствии с п. 14 ст. 7 ФЗ от 25.12.2008 № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» относится совершенствование порядка использования государственного имущества, государственных ресурсов (в том числе при предоставлении государственной помощи), а также порядка передачи прав на использование такого имущества и его отчуждения.

В п. 9 ст. 2 Устава автомобильного транспорта под **маршрутом регулярных перевозок** понимается предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от начального

остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

В ст. 3 ФЗ от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» (далее – Закон о дорожной деятельности) остановочные пункты наряду с другими сооружениями (дорожные знаки, дорожные ограждения, светофоры и другие устройства для регулирования дорожного движения, места отдыха, объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, пешеходные дорожки, пункты весового и габаритного контроля транспортных средств, пункты взимания платы, стоянки (парковки) транспортных средств, сооружения, предназначенные для охраны автомобильных дорог и искусственных дорожных сооружений, тротуары, другие предназначенные для обеспечения дорожного движения, в том числе его безопасности, сооружения, за исключением объектов дорожного сервиса) отнесены к элементам обустройства автомобильных дорог (п. 5), которые наряду с защитными дорожными сооружениями, искусственными дорожными сооружениями, производственными объектами включены в состав дорожных сооружений, являющихся технологической частью автомобильной дороги. В состав автомобильной дороги также входят земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы, а сама она является объектом транспортной инфраструктуры (п. 1), под которыми в п. 10 ст. 2 Устава автомобильного транспорта понимаются сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств.

Отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников, включая договорные и иные обязательства с участием субъектов РФ, от имени которых права и обязанности приобретают и осуществляют органы государственной власти, согласно п. 1 ст. 2 и ст.ст. 124 и 125 ГК РФ регулируются гражданским законодательством. При этом в случаях, когда такие отношения прямо не урегулированы законодательством, к таким отношениям, если это не противоречит их существу, в силу п. 1 ст. 6 ГК РФ применяется гражданское законодательство, регулирующее сходные отношения (аналогия закона).

Согласно п. 1 ст. 2 ФЗ от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ» под железнодорожным **транспортом общего пользования** понимается производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками; под **инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования** – технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование; под **владельцем инфраструктуры** – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании договора.

Автомобильные дороги в п. 11 ст. 1 ГК РФ отнесены к **линейным объектам**, на земельные участки под которыми действие градостроительного регламента не

распространяется (п. 3 ч. 4 ст. 36 ГрК РФ), а в зависимости от **вида разрешенного использования** в ст. 5 Закона о дорожной деятельности они подразделяются на:

- **общего пользования** – предназначенные для движения транспортных средств **неограниченного круга лиц** (ч. 3).

- **необщего пользования** – находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими **исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд** (ч. 4).

Более того, автомобильные дороги, которые необходимы для осуществления полномочий по вопросам, отнесенным к ведению субъекта Российской Федерации, органов государственной власти субъекта Российской Федерации и в пределах переданных государственных полномочий в соответствии с федеральными законами и **оказывают существенное влияние на социально-экономическое развитие субъекта Российской Федерации** в п. 19 ст. 1 и п. 1 ч. 3 ст. 14 ГрК РФ признаются **объектами регионального значения**. В соответствии с Законом о дорожной деятельности перечни автомобильных дорог **общего и необщего пользования регионального значения или межмуниципального значения** утверждаются высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации (ч. 4 и ч. 8 ст. 5, п. 5 ст. 12); их использование осуществляется, в том числе в соответствии с **нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации** (ч. 2 ст. 27); в случаях, предусмотренных законами субъектов РФ, могут устанавливаться временные ограничения движения транспортных средств в целях повышения их пропускной способности (п. 3 ч. 1 ст. 30), а пользователям автомобильными дорогами запрещается нарушать установленные законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, **требования к ограничению использования** автомобильных дорог (п. 7 ч. 1 ст. 29).

В целях совершенствования организации транспортного обслуживания населения, оптимизации транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть законом субъекта РФ исходя из численности населения субъекта РФ, уровня обеспеченности населения услугами общественного транспорта и развития улично-дорожной сети, согласно ч. 23 ст. 9 ФЗ от 21.04.2011 № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», может устанавливаться **максимальное количество транспортных средств, используемых для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, на территории субъекта РФ.**

В соответствии с Законом о дорожной деятельности физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения, признаются **пользователями автомобильными дорогами** (п. 8 ст. 3), которые **имеют право использования** автомобильных дорог **общего пользования**, если иное не предусмотрено законодательством РФ (ч. 1 ст. 27), в том числе свободно и бесплатно осуществлять проезд транспортных средств, **перевозки пассажиров, грузов, за исключением** случаев использования платных автомобильных дорог, платных участков автомобильных дорог и случаев **временных ограничения** или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам (п. 1 ст. 28); проезд транспортного средства по платной автомобильной дороге или платному участку автомобильной дороги осуществляется на основании **договора с владельцем автомобильной дороги** либо в случае использования платной автомобильной дороги или автомобильной дороги, содержащей платные участки, на основании концессионного соглашения с концессионером (ч. 1 ст. 40), а **транспорт общего пользования** (за исключением такси, в том числе маршрутного такси, а также автобусов, осуществляющих перевозки в

междугородном и международном сообщении) **освобождается от платы за проезд** по ним (п. 1 ч. 1 ст. 41).

Согласно п. 5.1 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного Приказом Минтранса РФ от 08.01.1997 № 2 (утратил силу с 01.07.2013), организация перевозок на новых и действующих автобусных маршрутах осуществляется в установленном порядке.

В соответствии с п. 5.2.1 Положения владельцы автобусов (перевозчики) обязаны составить и утвердить на каждый маршрут регулярных автобусных перевозок паспорт и схему маршрута с указанием опасных участков.

Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте утверждены Приказом Минтранса РСФСР от 31.12.1981 № 200 (утратил силу с 31.05.2013) в соответствии с п. 18 которых в случае, когда признано целесообразным открыть автобусный маршрут, **службой эксплуатации (перевозчиком)** в порядке, определенном Инструкцией по заполнению паспорта автобусного маршрута (Приложение № 3), составляется паспорт маршрута по форме, установленной в Приложении № 4.

В соответствии с п. 1 Инструкции по заполнению паспорта автобусного маршрута, паспорт автобусного маршрута является основным документом, характеризующим: маршрут, наличие линейных сооружений, остановочных пунктов, расстояния между ними, стоимость проезда, состояние дороги, а также работу автобусов на маршруте с момента его открытия.

Отношения, связанные с организацией на территории области регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом межмуниципального (пригородного и междугородного) сообщения регулируются Законом Свердловской области от 27.12.2010 № 127-ОЗ «Об организации на территории Свердловской области регулярных пассажирских перевозок автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом пригородного и межмуниципального сообщения» (Областной закон № 127-ОЗ), в соответствии с которым: привлечение перевозчиков к обслуживанию межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом осуществляется уполномоченным исполнительным органом государственной власти Свердловской области в сфере организации регулярных пассажирских перевозок на основании договоров об обслуживании межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, заключаемых на 3 года по результатам конкурсов, проводимых в порядке, установленном Правительством СО (п. 1 ст. 8).

Согласно п. 7 ст. 2 Областного закона № 127-ОЗ паспорт маршрута перевозчика – документ, подтверждающий право перевозчика осуществлять перевозку пассажиров и багажа по маршруту регулярных перевозок.

Таким образом, паспорт маршрута перевозчика совмещает в себе две функции:

- 1) основание существования автобусного маршрута;
- 2) основание отношений по поводу эксплуатации этого маршрута конкретным перевозчиком.

Статьей 14-1 Областного закона № 127-ОЗ установлено, что до проведения конкурсов, указанных в п. 1 ст. 8 настоящего Закона, регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом межмуниципального (пригородного и междугородного) сообщения по конкретному маршруту имеют право осуществлять только перевозчики, которым утвержден паспорт маршрута перевозчика, подтверждающий право осуществлять перевозку пассажиров и багажа по этому маршруту.

Перевозчики, которым до вступления в силу настоящего Закона утверждены паспорта маршрутов перевозчиков, осуществляют на основании этих паспортов маршрутов перевозчиков регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом межмуниципального пригородного сообщения до наступления той даты из нижеперечисленных, которая наступит ранее:

1) до даты исключения соответствующего маршрута из реестра межмуниципальных пригородных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

2) до 01.08.2012 – в случае, если паспорт маршрута перевозчика утвержден до 01.01.2007;

3) до 01.01.2013 – в случае, если паспорт маршрута перевозчика утвержден до 01.01.2008;

4) до 01.01.2014 – в случае, если паспорт маршрута перевозчика утвержден до 01.01.2009;

5) до 01.01.2015 – в случае, если паспорт маршрута перевозчика утвержден до 01.01.2010.

При этом, отношения по эксплуатации маршрута не могут быть вечными, а потому ограничение их сроком, одинаковым для всех перевозчиков, представляется правомерным.

В целях организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении на территории Свердловской области Постановлением № 1117-ПП утверждены:

1) Порядок открытия, изменения и закрытия межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (далее – **Порядок открытия, изменения и закрытия маршрутов**);

2) Форма Типового паспорта маршрута (автомобильного транспорта);

3) Форма Паспорта маршрута перевозчика (автомобильного транспорта);

4) Порядок проведения мониторинга в сфере организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

5) Порядок привлечения перевозчиков к обслуживанию межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (Порядок привлечения перевозчиков).

Главой 1 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов установлено, что открытие, изменение и закрытие пригородных и междугородных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (далее – **межмуниципальные маршруты**) осуществляется Министерством транспорта и связи СО с учетом **сложившейся маршрутной сети**, комплексных программ (планов) развития пассажирского транспорта, анализа сложившихся и предполагаемых (прогнозируемых) пассажиропотоков, а также с учетом обращений органов местного самоуправления муниципальных образований, перевозчиков и общественных объединений.

Согласно п. 2 Постановления Правительства СО от 25.01.2010 № 76-ПП «Об утверждении Положения, структуры и предельного лимита штатной численности Министерства транспорта и связи Свердловской области» (далее – **Положение о Министерстве**) и подп.1 п. 1 Постановления № 1117-ПП Министерство транспорта и связи СО является уполномоченным исполнительным органом государственной власти Свердловской области в сфере организации регулярных пассажирских перевозок и в соответствии с подп. 6 п. 21 Положения о Министерстве в пределах своей компетенции в соответствии с законодательством РФ и Свердловской области издает приказы.

В соответствии с Порядком открытия, изменения и закрытия маршрутов Правительство СО обязало муниципальные образования Свердловской области в

течение 30 календарных дней с момента вступления в силу настоящего Порядка представить в Министерство транспорта и связи СО:

1) схему проезда по территории муниципального образования для автобусов межмуниципальных маршрутов, утвержденную главой муниципального образования и согласованную государственной инспекцией безопасности дорожного движения управления внутренних дел муниципального образования;

2) сведения об остановочных пунктах, в т. ч. входящих в состав автостанций и автовокзалов, находящихся на территории соответствующего муниципального образования, которые могут быть использованы для пригородных перевозок и, аналогично, для междугородных перевозок.

В случае изменений в схеме проезда по территории муниципального образования для автобусов межмуниципальных маршрутов в сведениях об остановочных пунктах, в целях внесения изменений в маршруты органы местного самоуправления обязаны представлять в Министерство транспорта и связи СО вышеперечисленные сведения в течение 30 календарных дней с момента внесения соответствующих изменений.

В соответствии с п. 5 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов на основании оценки сведений, представленных муниципальными образованиями, и заключенных договоров с субъектами транспортной инфраструктуры, а также на основании сведений, предоставленных собственниками федеральных и региональных автодорог, Министерство транспорта и связи СО формирует реестр остановочных пунктов межмуниципальных маршрутов (далее – Реестр остановочных пунктов).

В соответствии с п. 6 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов решение об открытии нового межмуниципального маршрута принимается Министерством транспорта и связи СО при наличии устойчивого пассажиропотока, потребности в перевозках и с учетом существующих маршрутов регулярных перевозок пассажиров всеми видами общественного транспорта.

Инициатором открытия, изменения или закрытия межмуниципального маршрута могут быть как Министерство транспорта, так и органы местного самоуправления, перевозчики, или общественные объединения.

Согласно п. 8, п. 17, п. 27 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов Министерство транспорта и связи СО на основании информации, представленной инициатором, определяет необходимость его открытия (изменения, закрытия) с учетом существующих маршрутов регулярных перевозок пассажиров и потребности открытия новых в соответствии с Методикой определения потребности и возможности открытия и закрытия межмуниципального маршрута, устанавливаемой Министерством транспорта СО.

В случае принятия решения о необходимости открытия (изменения, закрытия) межмуниципального маршрута Министерством транспорта и связи СО создается комиссия, которая производит обследование дорожных условий и объектов транспортной инфраструктуры, не включенных в Реестр остановочных пунктов, по предлагаемому к открытию маршруту с целью оценки соответствия технического состояния и уровня содержания автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения и по результатам обследования оформляет соответствующее заключение о возможности или невозможности открытия (изменения, закрытия) межмуниципального маршрута (акт).

На основании указанного акта Министерство транспорта и связи СО издает приказ об открытии межмуниципального маршрута и утверждении Типового паспорта маршрута. Информация об открытии межмуниципального маршрута размещается на официальном сайте Министерства транспорта и связи СО.

Согласно п. 6 ст. 2 Областного закона № 127-ОЗ **типовой паспорт маршрута** – документ, удостоверяющий маршрут регулярных пассажирских перевозок.

Согласно п. 13 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов межмуниципальный маршрут, оформленный в Типовом паспорте маршрута, подлежит регистрации Министерством транспорта и связи СО в Реестре маршрутов.

Решение о закрытии межмуниципального маршрута принимается Министерством транспорта и связи СО в случаях:

- 1) отсутствия потребности в маршруте либо при обеспечении потребности населения в общественном транспорте другими видами общественного транспорта;
- 2) выявления нарушений требований к техническому состоянию объектов транспортной инфраструктуры и невозможности их изменения;
- 3) выявления условий, угрожающих жизни и здоровью граждан, и невозможности их изменения.

Министерство транспорта и связи СО, по результатам обследования, отраженным в соответствующем акте, издает приказ о закрытии межмуниципального маршрута и размещает информацию об этом на своем официальном сайте в сети «Интернет».

В соответствии с п. 23 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов движение транспортных средств по закрытому маршруту должно быть прекращено перевозчиком с момента получения уведомления о закрытии маршрута и прекращении движения по нему, которое направляется перевозчику в течение трех рабочих дней с момента принятия решения о закрытии (издания приказа).

Основаниями для принятия решения об изменении межмуниципального маршрута, в соответствии с п. 25 Порядка открытия, изменения и закрытия маршрутов являются:

- 1) обеспечение потребности населения в общественном транспорте другими видами общественного транспорта;
- 2) изменение действующих, введение в действие новых объектов транспортной инфраструктуры;
- 3) изменение или введение в действие новых объектов дорожной инфраструктуры;
- 4) выявление нарушений требований к техническому состоянию объектов транспортной инфраструктуры;
- 5) внесение изменений в Реестр остановочных пунктов;
- 6) выявления условий, угрожающих жизни и здоровью граждан Российской Федерации.

Инициатор вносит предложения об изменении маршрута путем представления в Министерство транспорта и связи СО заявки на изменение маршрута.

Министерство транспорта и связи СО создает комиссию для обследования маршрута в части, подлежащей изменению, по результатам деятельности которой, на основании итогового акта, издает приказ об изменении маршрута и внесении изменений в Типовой паспорт маршрута.

Информация об изменении межмуниципального маршрута размещается на официальном сайте Министерства транспорта и связи СО.

Межмуниципальный маршрут считается измененным с момента внесения соответствующей информации о его изменении в Реестр маршрутов.

Министерство транспорта и связи СО извещает всех перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров по измененному маршруту, о необходимости внесения изменений в Паспорт маршрута перевозчика.

Вместе с тем, 08.02.2013 и 01.04.2013 Министерством транспорта и связи СО изданы Приказы № 37 и № 106 «Об утверждении паспортов пригородных межмуниципальных маршрутов», которыми утверждены паспорта маршрута перевозчиков:

- ОАО «Автотранспорт» (№№ 103, 104-Е, 105, 108, 110, 111, 134, 161);

- ИП Зекрин Э.Г. (№ 155);
- ИП Лепихин В.А. (№№ 101, 103, 104, 106, 108, 110, 111, 112, 113, 117, 120, 121, 122, 123, 124);
- ИП Худякова Н.В. (№ 115);
- ИП Дружинина Р.И. (№№ 102, 105у, 120у, 124, 125, 127);
- ИП Колесников Е.И. (№№ 104, 118);
- ИП Оболенская Т.Н. (№№ 101, 106, 112, 126);
- ИП Омельков С.Н. (№ 101);
- ИП Емельянов О.А. (№ 106);
- ОАО «Транспорт» (№№ 104, 125);
- ООО «Легион НТ» (№№ 102, 103, 104, 107, 108, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 121, 126, 130, 143);
- ООО «Пригородные пассажирские перевозки» (№№ 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 111).
- ИП Яковенко А.В. (№ 116);
- МУП «Пассажиравтотранс» (№№ 101, 107, 109);
- ООО «Навигатор» (№ 150);
- ИП Житникова Л.С. (№№ 112, 118);
- ИП Дружинина Р.И. (№№ 105у, 120у, 124, 125, 127);
- ИП Феденев Н.И. (№ 180);
- ИП Волкова Е.А. (№ 108);
- Ачитское МПАП (№№ 147, 148, 150);
- ИП Хлевной И.Г. (№ 116);
- ООО «УК Нижнетагильское производственное объединение пассажирского автотранспорта» (№№ 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 111, 113, 117, 117э);
- ООО «ВАГ-Сервис» (№ 181);
- ЗАО «Пассажирская автоколонна» (№№ 101, 102, 151);
- ИП Фотеева Л.А. (№ 120);
- ИП Шиф Л.М. (№ 108);
- ОАО «Алапаевское автотранспортное предприятие» (№ 101);
- ООО «Транспорт» (№№ 102, 103, 105, 106, 108);
- ИП Миронов В.В. (№№ 122, 140);
- ООО «Лира» (№ 150к);
- ООО «Турист» (№№ 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 116, 120, 126).

Одновременно, приказы ограничивали срок действия вышеуказанных паспортов маршрутов перевозчиков «до даты подведения итогов конкурса и заключения с победителем конкурса договора» в соответствии с ч. 1 п. 1 ст. 8 Областного закона № 127-ОЗ. С этой даты обслуживание маршрутов должно осуществляться перевозчиком, на основании договора, заключенного в соответствии с ч. 1 п. 1 ст. 8 Областного закона № 127-ОЗ, и только по маршрутам, включенным в единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области.

Таким образом, Министерство транспорта и связи СО открыло временные маршруты и оформило отношения по поводу их эксплуатации.

Одновременно, Министерство транспорта и связи СО инициирует открытие пригородных и междугородних маршрутов.

В материалы дела представлен документ «Инициатива Министерства транспорта и связи СО об открытии маршрутов межмуниципального пригородного и междугороднего сообщения» (далее – Инициатива). Документ датирован 17.04.2013.

Согласно указанному документу открываются следующие маршруты:

- № 150/66 «Первоуральск - Екатеринбург»;
- № 152/66 «Новоалексеевка - Екатеринбург»;
- № 155/66 «Динас - Екатеринбург»;
- № 102/66 «Первоуральск - Ревда»;
- № 501/66 «Битимка - Екатеринбург»;
- № 502/66 «Новоуткинск - Екатеринбург»;
- № 503/66 «Чусовское - Екатеринбург»;
- № 942/66 «Староуткинск - Екатеринбург»;
- № 151/66 «Ревда - Екатеринбург»;
- № 651/66 «Ледянка - Екатеринбург»;
- № 143/66 «Дегтярск - Екатеринбург»;
- № 504/66 «Дегтярск - Екатеринбург».

Как указано в п. 3 Инициативы, открываемые маршруты войдут в единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области. По направлениям, по которым предполагается движение вновь открываемых маршрутов, в настоящее время осуществляется перевозка пассажиров. В качестве приложения к документу указаны результаты изучения пассажиропотока.

В материалы дела представлен Протокол совещания от 23.04.2013 рабочей группы по вопросу открытия маршрутов межмуниципального сообщения между муниципальными образованиями городской округ Первоуральск, городской округ Ревда, городской округ Дегтярск и город Екатеринбург, и учета мнений муниципальных образований, по территории которых планируется прохождение открываемых маршрутов.

Из Протокола следует, что в совещании принимали участие должностные лица Министерства транспорта и связи СО, а также представители:

- Уральского управления государственного автодорожного надзора;
- УГИБДД по Свердловской области;
- Администрации города Екатеринбурга;
- Администрации ГО Первоуральск;
- Администрации ГО Ревда;
- Администрации ГО Дегтярск;
- ГУП Свердловской области «Свердловское областное объединение пассажирского автотранспорта».

В соответствии с Протоколом Совещания по его результатам было принято решение рекомендовать Министру транспорта и связи СО:

- а) определить необходимость открытия межмуниципальных маршрутов по согласованным схемам с учетом мнения муниципальных образований;
- б) провести обследование дорожных условий и объектов транспортной инфраструктуры, не включенных в Реестр остановочных пунктов, по предлагаемым к открытию маршрутам с целью оценки соответствия технического состояния и уровня содержания автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, их инженерного оборудования требованиям безопасности движения.

Министерством транспорта и связи СО представлена «сшивка» из 152 листов «Результаты обследования пассажиропотока на автотранспорте в направлении Екатеринбург – Первоуральск – Шаля». Комиссия отмечает, что представленная «сшивка» является частью скрытого от общего доступа документа (предположительно, исследовательской работы), о чем свидетельствуют нумерация страниц (первая страница имеет порядковый номер 280, последняя – 432) и нумерация пунктов (на стр. 280 – пункт 4.2.11).

Как следует из текста на стр. 392, обследование пассажиропотоков выполнено в соответствии с Техническим заданием. В ходе исследования рассмотрены четыре концептуальные модели формирования маршрутной сети Свердловской области.

На стр. 394 указано, что маршрутная сеть Свердловской области (существующая) сформирована по принципу саморегулирования и основана на минимальном распорядительном воздействии со стороны исполнительных органов власти: формирование и последующие корректировки осуществляют хозяйствующие субъекты – перевозчики.

На стр. 398 указано, что для решения социально-экономических задач в соответствии со Стратегией социально-экономического развития Свердловской области на период до 2020 года более приемлемы модели формирования маршрутной сети с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта, как в качестве альтернативы, так и одновременно (по единому билету на всем пути следования пассажира).

Согласно информации, размещенной в сети Интернет на официальном сайте уполномоченного органа – Министерства транспорта и связи СО (<http://mtis.midural.ru/>), в Реестр межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (далее – Реестр) включен 31 маршрут (в направлениях городов Полевской, Сысерть, Арамил, Двуреченск, Первоуральск, Ревда, Дегтярск), охватывающие только часть Свердловской области. Маршруты открыты уполномоченным органом на основании Приказов: от 20.03.2013 № 91, от 26.04.2013 № 159, от 21.05.2013 № 180, от 21.05.2013 № 181.

В материалы дела представлены копии приказов Министерства транспорта и связи СО от 20.03.2013 № 91; от 26.04.2013 № 159; от 21.05.2013 № 180; от 21.05.2013 № 181 «Об открытии межмуниципальных пригородных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом и утверждении Типовых паспортов маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом».

Как следует из содержания вышеуказанных приказов, Министерство транспорта и связи СО, в соответствии с Порядком открытия, изменения и закрытия маршрутов открывает и включает в Единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области следующие маршруты:

Приказ от 20.03.2013 № 91:

- № 120/66 «Северский – Екатеринбург»;
- № 122/66 «Северский (экспресс) – Екатеринбург»;
- № 145/66 «Полевской – Екатеринбург»;

Приказ от 26.04.2013 № 159:

- № 113/66 «Екатеринбург– Бобровский»;
- № 132/66 «Сысерть – Арамил»;
- № 160/66 «Сысерть – Екатеринбург»;
- № 137/66 «Арамил – Екатеринбург» (через Большой Исток);
- № 139/66 «Екатеринбург – Арамил – Ст. Седельниково»;
- № 130/66 «Верхняя Сысерть – Екатеринбург»;
- № 182/66 «Двуреченск – Екатеринбург»;
- № 133/66 «Екатеринбург – Двуреченск» (через Кадниково, Черданцево);
- № 138/66 «Екатеринбург - Арамил»;
- № 162/66 «Октябрьский - Екатеринбург»;
- № 154/66 «Екатеринбург - Бородулино»;
- № 590/66 «Щелкун - Екатеринбург»;
- № 591/66 «Никольское - Екатеринбург»;

Приказ от 21.05.2013 № 180:

- № 185/66 «г.Арамилъ – а/э Кольцово»;
- № 199/66 «г.Сысерть – г. Арамилъ (через Октябрьский)»;

Приказ от 21.05.2013 № 181:

- № 150/66 «Первоуральск – Екатеринбург»;
- № 152/66 «Новоалексеевка – Екатеринбург»;
- № 155/66 «Динас – Екатеринбург»;
- № 102/66 «Первоуральск – Ревда»;
- № 101/66 «Ревда – Дегтярск»;
- № 507/66 «Битимка – Екатеринбург»;
- № 513/66 «Новоуткинск – Екатеринбург»;
- № 510/66 «Чусовское – Екатеринбург»
- № 942/66 «Староуткинск – Екатеринбург»
- № 151/66 «Ревда – Екатеринбург»;
- № 651/66 «Ледянка – Екатеринбург»;
- № 143/66 «Дегтярск – Екатеринбург (Южный автовокзал)»
- № 504/66 «Дегтярск – Екатеринбург (Северный автовокзал)».

Все, состоящие в Реестре маршруты, имеют «дробную» нумерацию, отличную от существовавшей ранее в паспортах маршрутов перевозчиков (например: № 150/66 «Первоуральск – Екатеринбург», ранее – № 150 «Первоуральск – Екатеринбург»), следовательно, Министерство транспорта и связи СО не включило в Реестр маршруты, ранее открытые паспортами маршрута перевозчика (составлявшие маршрутную сеть), и (или), наряду с незначительным изменением характеристик существовавших ранее маршрутов, просто изменило их нумерацию.

В соответствии с Порядком привлечения перевозчиков, право осуществлять перевозки по открытым межмуниципальным маршрутам предоставляется по результатам торгов (конкурса), проводимых Министерством транспорта и связи СО в целях наиболее полного и качественного удовлетворения спроса населения на транспортное обслуживание, обеспечения добросовестной конкуренции, приведения в соответствие спроса и предложения услуг.

Министерство транспорта и связи СО объявило конкурс на право заключения договора на обслуживание указанных межмуниципальных маршрутов регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом (адрес страницы в сети Интернет <http://mtis.midural.ru/article/show/id/168>) и Приказом от 17.06.2013 № 219 (в ред. Приказа от 15.08.2013 № 318) утвердило Конкурсную документацию.

Как следует из п. 3 Порядка привлечения перевозчиков и п. 1.4.1 Конкурсной документации, в Конкурсе могут принимать участие любые индивидуальные предприниматели и юридические лица, владельцы транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров и имеющих помимо сиденья водителя более 8 сидячих мест, независимо от их организационно-правовой формы и формы собственности.

Под перевозчиком в п. 13 ст. 2 Устава автомобильного транспорта понимается юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз уполномоченному на их получение лицу.

В соответствии со ст. 23 ГК РФ индивидуальный предприниматель – физическое лицо, зарегистрированное в установленном законом порядке и осуществляющее предпринимательскую деятельность без образования юридического лица.

В соответствии с п. 1 ст. 48 ГК РФ юридическим лицом признается организация, которая имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении

обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может от своего имени приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права, нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

Юридические лица, являющиеся коммерческими организациями, могут создаваться в форме хозяйственных товариществ и обществ, хозяйственных партнерств, производственных кооперативов, государственных и муниципальных унитарных предприятий (ч. 2 ст. 50 ГК РФ).

В силу абз. 1 п. 1 ст. 308 ГК РФ в обязательстве в качестве каждой из его сторон – кредитора или должника – могут участвовать одно или одновременно несколько лиц.

Согласно п. 2 ст. 707 ГК РФ, при делимости предмета обязательства, а также в других случаях, предусмотренных законом, иными правовыми актами или договором, каждое из лиц, участвующих в обязательстве, приобретает права и несет обязанности по отношению к заказчику в пределах своей доли.

Если в обязательстве участвуют несколько кредиторов или несколько должников, то, в силу ст. 321 ГК РФ, каждый из кредиторов имеет право требовать исполнения, а каждый из должников обязан исполнить обязательство в равной доле с другими постольку, поскольку из закона, иных правовых актов или условий обязательства не вытекает иное.

В силу п. 1 ст. 707 ГК РФ если на стороне подрядчика выступают одновременно два лица или более, при неделимости предмета обязательства они признаются по отношению к заказчику солидарными должниками и соответственно солидарными кредиторами.

Согласно п. 1 ст. 322 ГК РФ солидарная обязанность (ответственность) или солидарное требование возникает, если солидарность обязанности или требования предусмотрена договором или установлена законом, в частности при неделимости предмета обязательства.

В соответствии со ст. 1041 ГК РФ индивидуальные предприниматели и (или) коммерческие организации по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) могут объединяться в простое товарищество и совместно действовать без образования юридического лица для извлечения прибыли или достижения иной не противоречащей закону цели.

В соответствии со ст. 1044 ГК РФ при ведении общих дел каждый товарищ вправе действовать от имени всех товарищей, если договором простого товарищества не установлено, что ведение дел осуществляется отдельными участниками либо совместно всеми участниками договора простого товарищества (п. 1), а в отношениях с третьими лицами полномочие товарища совершать сделки от имени всех товарищей удостоверяется доверенностью, выданной ему остальными товарищами, или договором простого товарищества, совершенным в письменной форме (п. 2).

Согласно ч. 1.1 ст. 13 Закона о защите конкуренции соглашения хозяйствующих субъектов о совместной деятельности, которые могут привести к последствиям, указанным в ч. 1 ст. 11 настоящего Федерального закона, могут быть признаны допустимыми, если такими соглашениями не создается для отдельных лиц возможность устранить конкуренцию на соответствующем товарном рынке, не налагаются на третьих лиц ограничения и результатом таких соглашений является или может являться в совокупности:

1) совершенствование производства, реализация товаров или стимулирование технического, экономического прогресса либо осуществление его участниками прямых инвестиций на территории Российской Федерации (в том числе введение новых производственных мощностей, модернизация действующих производственных мощностей);

2) получение покупателями преимуществ (выгод), соразмерных преимуществам (выгодам), полученным хозяйствующими субъектами в результате действий (бездействия), соглашений и согласованных действий, сделок.

Согласно п. 3 ст. 2 Закона РСФСР от 26.06.1991 г. № 1488-1 «Об инвестиционной деятельности в РСФСР» допускается объединение средств инвесторами для осуществления совместного инвестирования, а согласно п. 2 ст. 4 Федерального закона от 25.02.2009 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в РФ, осуществляемой в форме капитальных вложений» инвесторами могут быть физические и юридические лица, создаваемые на основе договора о совместной деятельности и не имеющие статуса юридического лица объединения юридических лиц, государственные органы, органы местного самоуправления, а также иностранные субъекты предпринимательской деятельности. В ст. 5 Федерального закона от 21.07.2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» под концессионером понимается индивидуальный предприниматель, российское или иностранное юридическое лицо либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) два и более указанных юридических лица.

Согласно п. 10 Приложения № 1 к Правилам перевозок (утв. Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112) в реквизите билета «наименование организации, выдавшей билет» указывается наименование перевозчика (в случае, если билет действителен на маршрутах регулярных перевозок, обслуживаемых только соответствующим перевозчиком) или организации, уполномоченной организовывать регулярные перевозки пассажиров и багажа (в случае, если билет действителен на маршрутах, обслуживаемых несколькими перевозчиками).

Таким образом, действующим законодательством допускается совместное обслуживание несколькими перевозчиками одного маршрута, а непринятие конкурсной комиссией заявок на участие в Конкурсе, по укрупненным лотам (объединяющим несколько маршрутов), поданных от имени нескольких перевозчиков «товарищей», приводит (может привести) к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, поскольку, в рассматриваемой ситуации, укрупнение спроса при сдерживании адекватного укрупнения предложения неминуемо уменьшит количество участников соответствующего товарного рынка.

Комиссия считает, что действия (бездействие) Министерства транспорта и связи СО по:

- временному открытию маршрутов (№ 150 «г. Екатеринбург – г. Первоуральск», № 150к «г. Первоуральск – г. Екатеринбург», № 155 «п. Динас – г. Екатеринбург» и иных, перечисленных в приказах «Об утверждении паспортов пригородных межмуниципальных маршрутов») и оформлению отношений с перевозчиками по поводу их эксплуатации путем издания приказов от 08.02.2013 № 37 и от 01.04.2013 № 106;

- невключению вышеуказанных маршрутов в Единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области при избирательном (частичном) её формировании;

- включению в Единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области новых маршрутов, открытых по собственной инициативе (Приказ от 21.05.2013 № 181, маршруты: № 150/66 «г. Первоуральск – г. Екатеринбург», № 155/66 «п. Динас – г. Екатеринбург» и иных маршрутов, перечисленных в приказах от 20.03.2013 № 91, от 26.04.2013 № 159, от 21.05.2013 № 180), практически совпадающих с временно открытыми маршрутами (№№ 150, 150к, 155 и иными, перечисленными в приказах от 08.02.2013 № 37 и от 01.04.2013 № 106), и одновременному их объединению в составе одного лота с другими маршрутами, а также нераскрытию информации о новых маршрутах на официальном сайте в сети Интернет;

- последующему проведению конкурсов по сформированным вышеуказанным образом лотам (Приказ от 17.06.2013 № 219),

в своей совокупности не позволяют совместно участвовать в торгах по одному лоту нескольким перевозчикам и являются непреодолимым препятствием для входа на рынок, и потому приводят (могу привести) к ограничению, устранению конкуренции на рынке регулярных перевозок автомобильным транспортом в междугородном и пригородном сообщении в границах Свердловской области.

Согласно п. 4 ст. 447 ГК РФ выигравшим торги по конкурсу признается лицо, которое предложило лучшие условия исполнения договора.

Количество и содержание критериев конкурса на право заключить договор, предопределяются предметом такого договора, а порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе предполагает установление числовых значений по каждому из критериев.

Поскольку правовым последствием заключения органом власти с перевозчиком договора по поводу эксплуатации маршрутов является обязанность перевозчика осуществлять перевозки транспортом общего пользования на условиях публичного договора перевозки пассажира, постольку именно существенными условиями последнего и предопределяется содержание первого. При этом существенными согласно п. 1 ст. 432 ГК РФ являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение. Договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора. Заключение договора перевозки пассажира согласно п. 2 ст. 786 ГК РФ и ст. 20 Устава автомобильного транспорта удостоверяется билетом, обязательные реквизиты которого устанавливаются Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112, далее – **Правила перевозок**). Проезд пассажира по маршрутам регулярных перевозок согласно п. 42 и п. 43 Правил перевозок осуществляется по билету, который должен содержать обязательные реквизиты, указанные в Приложении № 1.

Перечень документов, подлежащих представлению в конкурсную комиссию для участия в конкурсе, определен в п. 9 Порядка привлечения перевозчиков (Глава 3) и п. 5 Информационного сообщения (Раздел II Конкурсной документации).

Помимо прочих сведений и документов, подлежащих представлению, он предусматривает представление претендентом сведений о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), допущенных им (его работниками) за последний год, предшествующий дате проведения конкурса, по форме согласно Постановлению Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» и Приказу Министерства транспорта РФ от 02.04.1996 № 22 «О Форме учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств» (подп. 8).

Глава 7 Порядка привлечения перевозчиков и п. 9 Информационного сообщения (Раздел II Конкурсной документации) предусматривает 10 основных и 3 дополнительных оценочных критериев.

Основные критерии (п. 25):

- № 1 – количество ДТП по вине претендента (работников претендента) в течение года, предшествующего проведению конкурса (за каждое ДТП в расчете на одно транспортное средство)

При этом количество баллов (КБ) определяется по формуле:

КБ = - (КПГ x 1 / КТС), где:

КПГ – количество нарушений правил дорожного движения в течение года, предшествующего конкурсу;

КТС – количество транспортных средств претендента.

Подпунктом 8 п. 5 Информационного сообщения устанавливается обязанность представить сведения о ДТП, допущенных «за последний год, предшествующий дате проведения конкурса». Таким образом, в обязанности представить сведения о ДТП, содержится неопределенность, относительно момента времени, являющегося датой проведения конкурса.

- № 2 – количество ДТП с тяжелыми последствиями (в которых получили травмы или погибли люди), происшедших по вине претендента (работников претендента) в течение года, предшествующего проведению конкурса (за каждое ДТП на одно транспортное средство) «минус 3 балла»

Количество баллов (КБ) определяется по формуле:

КБ = - (КПГ x 3 / КТС), где:

КПГ – количество дорожно-транспортных происшествий в течение года, предшествующего конкурсу;

КТС – количество транспортных средств претендента.

Под ДТП в ст. 2 Закона о безопасности дорожного движения понимается событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Согласно Правил учета ДТП (Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647) учету подлежат все ДТП, при этом, в государственную статистическую отчетность по ДТП включаются сведения только о происшествиях, в которых погибли или были ранены люди (п. 5).

Кроме того, ДТП может быть следствием случайного стечения обстоятельств (непредсказуемой, непреодолимой силы) либо виновных действий (бездействий) иных лиц, а потому не может отождествляться с допущением перевозчиком правонарушения. Более того, участником дорожного движения является именно водитель, а не перевозчик (владелец транспортного средства), который по общему правилу состоит с таким водителем лишь в трудовых отношениях.

Комиссия антимонопольного органа отмечает, что в соответствии с п. 3 Правил учета дорожно-транспортных происшествий учет ДТП осуществляется для изучения причин и условий их возникновения и принятия мер по устранению этих причин и условий. Форма учета ДТП утверждена Приказом Министерства транспорта РФ от 02.04.1996 № 22 и ссылка в Конкурсной документации на Постановление Правительства РФ от 29.06.1993 № 647, как на нормативный акт, установивший вышеуказанную Форму, некорректна.

- № 3 – количество нарушений условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией), совершенных претендентом (работниками претендента.) в течение последних трех лет, предшествующих проведению конкурса (за каждое нарушение).

Если непрерывный стаж работы претендента на маршрутах **в пределах Свердловской области** составил менее одного года, то количественные показатели приводятся к одному году по формуле:

КПГ = КП / КМ x 12, где:

КПГ – годовой количественный показатель;

КП – фактический количественный показатель (количество ДТП, нарушений);

КМ – количество полных календарных месяцев, составляющих непрерывный стаж работы претендента на маршрутах **в пределах Свердловской области.**

По мнению Комиссии, применение в расчете стажа работы претендента только в границах Свердловской области противоречит основным целям антимонопольного законодательства – единству экономического пространства и свободному перемещению товаров (ст. 2 Закона о защите конкуренции) и предусматривает «скрытую» дискриминацию перевозчиков по территориальному признаку. Перевозчики, осуществляющие (осуществлявшие) деятельность на территории Свердловской области могут получить преимущество перед иными, имеющими аналогичный или больший «стаж» деятельности вне территориальных границ Свердловской области.

Критерий № 5 – стаж осуществления деятельности по перевозке пассажиров на регулярных автобусных маршрутах автобусами, оборудованными для перевозок более 8 человек (полных лет по данным представляемой копии лицензии на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозки более 8 человек).

Принимая во внимание, что при расчете баллов по критерию № 3 учитывается стаж работы претендента на маршрутах в пределах Свердловской области, Комиссия считает, что при расчете количества баллов по критерию № 5 возникает неопределенность – какой стаж работы учитывается.

К показателям профессиональной пригодности исполнителей транспортных услуг, характеризующим особенности персонала, обуславливающие его годность обеспечивать перевозки пассажиров в соответствии с требованиями безопасности пассажирских перевозок, действительно относят: стаж работы на занимаемой должности; уровень квалификации (класс вождения); периодичность повышения, квалификации; число нарушений правил управления транспортными средствами и должностных инструкций за определенный период (п. 5.8.2 ГОСТ Р 51004-96).

Между тем, наличие у перевозчика водителей транспортных средств, заключивших с ним трудовой договор или договор об оказании услуг и имеющих необходимые квалификацию и стаж работы, а также прошедших медицинское освидетельствование в установленном порядке в пп. «б» п. 4 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (Постановление Правительства РФ от 02.04.2012 № 280) отнесено к лицензионным требованиям, а регулирование лицензируемых видов деятельности в силу ч. 3 ст. 2 Закона о лицензировании не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием. При этом правонарушение может являться основанием для прекращения соответствующих отношений, но не основанием (условием) их возникновения, а в применении к владельцам и водителям транспортных средств, другим участникам дорожного движения не предусмотренных федеральным законом мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование транспортным средством либо его эксплуатацию проявляется событие предусмотренного ст. 12.35 КоАП РФ административного правонарушения.

В соответствии с п. 1 Положения об Уральском управлении государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (утв. Приказом Ространснадзора от 12.08.2009 № ВП-905фс) оно является региональным территориальным органом федерального органа исполнительной власти по надзору и контролю в области автомобильного транспорта, городского наземного электрического транспорта, промышленного транспорта и дорожного хозяйства на территории Свердловской области, к полномочиям которого и отнесен контроль и надзор за соблюдением лицензиатами при осуществлении лицензируемых видов деятельности соответствующих лицензионных требований и условий.

Согласно ст. 9 Закона о лицензировании, выданная лицензия на осуществление пассажирских автоперевозок действует бессрочно (ч. 4). Лицензирующим органом проводятся документарные проверки, плановые проверки и внеплановые выездные проверки (ч. 2), предметом которых являются содержащиеся в документах лицензиата сведения о его деятельности, состоянии используемых при осуществлении лицензируемого вида деятельности помещений, зданий, сооружений, технических средств, оборудования, иных объектов, соответствие работников лицензиата лицензионным требованиям, выполняемые работы, оказываемые услуги, принимаемые лицензиатом меры по соблюдению лицензионных требований, исполнению предписаний об устранении выявленных нарушений лицензионных требований (ч. 6 и ч. 7). К таким проверкам применяются положения Федерального закона от 26.12.2008 № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», п. 4 ст. 3 которого к основным принципам защиты прав юридических лиц, индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) отнесено проведение проверок в соответствии с полномочиями органа государственного контроля (надзора), их должностных лиц.

За осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта с нарушением условий, предусмотренных лицензией, с грубым нарушением условий, предусмотренных лицензией ст. 14.1.2 КоАП РФ установлена административная ответственность, а ее мерой, установленной государством, является административное наказание, которое применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами, и не может иметь своей целью унижение человеческого достоинства физического лица, совершившего административное правонарушение, или причинение ему физических страданий, а также нанесение вреда деловой репутации юридического лица (ст. 3.1 КоАП РФ).

Лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, в силу ст. 4.6 КоАП РФ считается подвергнутым данному наказанию в течение одного года со дня окончания исполнения постановления о назначении административного наказания, а повторное совершение им в этот период однородного административного правонарушения учитывается в качестве обстоятельства, отягчающего административную ответственность (п. 2 ч. 1 ст. 4.3 КоАП РФ).

Подпунктом 6 п. 5 Информационного сообщения устанавливается требование о предоставлении перечня транспортных средств с использованием которых предполагается осуществлять перевозки, и перечень резервных транспортных средств, но нигде в Конкурсной документации (включая Информационное сообщение) не указано, какое именно количество транспортных средств претендента (общее, или необходимое для обслуживания лота, с учетом, или без учета резерва) будет применяться при расчете, также как не содержится прямого указания на необходимость представить сведения об общем количестве транспортных средств, имеющихся в распоряжении претендента.

Дополнительные критерии (п. 26):

- № 1 – наличие собственной или арендованной производственной базы.
- № 2 – наличие собственной или арендованной охраняемой стоянки автомобилей.

Статьей 16 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» обязанность по поддержанию транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в технически исправном состоянии возлагается на владельцев транспортных средств либо лиц, эксплуатирующих транспортные средства. Одним из основных требований по обеспечению безопасности дорожного движения при

эксплуатации транспортных средств является то, что техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны обеспечивать безопасность дорожного движения (ст.ст. 16, 20 Закона о безопасности дорожного движения).

Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения; нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами-изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации; юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами; транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг (ст. 18 Закона о безопасности дорожного движения).

Перевозчики согласно п. 1 ст. 20 Закона о безопасности дорожного движения обязаны обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения.

В соответствии с п. 4 ст. 20 Закона о безопасности дорожного движения перевозчики, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом, должны:

- обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

- обеспечивать **наличие помещений и оборудования**, позволяющих осуществлять **стоянку, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, или заключение договоров со специализированными организациями** о стоянке, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств.

Однако из п. 26 Порядка привлечения перевозчиков (по дополнительным критериям оценки №№ 1, 2) следует, что количество баллов по существу влияющих на общие результаты конкурса в отношении конкретного участника, установлено в зависимости от того, на каком праве перевозчик пользуется перечисленными объектами (на праве собственности или аренды либо на ином вещном или обязательственном праве или по договору со специализированными организациями).

В свою очередь, в соответствии с п. 4 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утвержденного Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 г. № 280, лицензионными требованиями при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются, в частности: наличие у соискателя лицензии (лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (подп. «а»).

Таким образом, соблюдением лицензионных требований является наличие производственно-технической базы и стоянки автомобилей в равной мере на любом вещном, обязательственном праве или по договору со специализированной организацией.

Учитывая вышеизложенное, Комиссия считает включение указанных дополнительных критериев излишним и могущим привести к ограничению конкуренции на рынке услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

Глава 8 Порядка привлечения перевозчиков определяет процедуры заключения договора на осуществление перевозок с победителями конкурса.

В п. 31 Порядка привлечения перевозчиков определены основания расторжения договора.

Согласно указанной норме, Министерство транспорта и связи СО может расторгнуть договор в одностороннем порядке до истечения установленного срока действия при условии предварительного уведомления перевозчика за 5 рабочих дней в случаях:

- 1) нарушения условий договора:
 - неоднократное несоблюдение перевозчиком расписания движения автобусов по заявленному маршруту;
 - совершение дорожно-транспортного происшествия с пострадавшими и (или) погибшими по вине водителя перевозчика на обслуживаемых в соответствии с договором маршрутах;
 - неоднократное нарушение заявленных условий по сроку эксплуатации транспортных средств;
 - неоднократное нарушение заявленных условий по наличию транспортных средств, специально оборудованных для перевозки инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения;
 - неоднократное нарушение заявленных условий по наличию (отсутствию) резерва транспортных средств;
 - неоднократное нарушение заявленных условий по классу экологичности транспортного средства в соответствии с данными паспорта транспортного средства;
 - неоднократное нарушение заявленных условий по категории транспортной безопасности транспортного средства;
 - неоднократное нарушение заявленных условий по категории транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (собственной или арендованной), где происходит хранение транспортного средства;
- 2) аннулирования или приостановления действия лицензии, невыполнения лицензионных требований;
- 3) непредставление мер социальной поддержки на междугородных маршрутах в соответствии с Законом Свердловской области от 25.11.2004 № 190-ОЗ «О социальной поддержке ветеранов в Свердловской области».

Аналогичные основания прекращения договора установлены в п. 4.2 Договора на обслуживание маршрутов, заключаемого с победителями Конкурса.

Между тем, общие основания расторжения договора приведены в ст. 450 ГК РФ, а основания прекращения возникших из него обязательств – в главе 26 ГК РФ.

В соответствии с п. 1 ст. 452 ГК РФ соглашение о расторжении договора совершается в той же форме, что и договор, если из закона, иных правовых актов, договора или обычаев делового оборота не вытекает иное.

В силу п. 2 ст. 450 ГК РФ по требованию одной из сторон (в одностороннем порядке) договор может быть расторгнут по решению суда.

При этом требование об изменении или о расторжении договора согласно п. 2 ст. 452 ГК РФ может быть заявлено стороной в суд только после получения отказа другой стороны на предложение изменить или расторгнуть договор либо неполучения ответа в срок, указанный в предложении или установленный законом либо договором, а при его отсутствии – в тридцатидневный срок.

В отличие от расторжения договора по требованию одной из сторон в судебном порядке, законом могут устанавливаться случаи допустимости одностороннего отказа от исполнения возникшего из договора обязательства (ст. 310 ГК РФ), при котором договор в силу п. 3 ст. 450 ГК РФ будет считаться расторгнутым. При этом установление договором дополнительных по сравнению с законом случаев одностороннего отказа от исполнения обязательства, согласно ст. 310 ГК РФ, допускается только в отношении обязательства, связанного с осуществлением обеими его сторонами предпринимательской деятельности, а Свердловская область, от имени которой Министерством транспорта и связи СО заключается соответствующий договор, в силу главы 5 ГК РФ не рассматривается в качестве лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность (п. 1 ст. 2 ГК РФ).

При принятии решения по делу о нарушении антимонопольного законодательства Комиссия согласно п. 5 ч. 1 ст. 49 Закона о защите конкуренции разрешает вопрос о выдаче предписаний и об их содержании, а также о необходимости осуществления других действий, направленных на устранение и (или) предотвращение нарушения антимонопольного законодательства, в том числе вопрос о направлении материалов в правоохранительные органы, об обращении в суд, о направлении предложений и рекомендаций в государственные органы или органы местного самоуправления. При этом Комиссия учитывает следующие обстоятельства:

Вышерассмотренные положения Постановления № 1117-ПП (Порядка привлечения перевозчиков) аналогичны (легли в основу) Конкурсной документации.

Информационное сообщение о проведении Конкурса было размещено на официальном сайте Министерства транспорта и связи СО в сети «Интернет» (<http://mtis.midural.ru/article/show/id/168>) 17.06.2013.

В соответствии с Конкурсной документацией сформированы следующие лоты:

Лот № 1:

№ 150/66 «Первоуральск – Екатеринбург»;

№ 152/66 «Новоалексеевка – Екатеринбург»;

№ 513/66 «Новоуткинск – Екатеринбург»;

Лот № 2:

№ 102/66 «Первоуральск – Ревда»;

№ 101/66 «Ревда - Дегтярск».

№ 651/66 «Ледянка – Екатеринбург»;

№ 151/66 «Ревда – Екатеринбург»;

Лот № 3:

№ 507/66 «Битимка – Екатеринбург»;

№ 510/66 «Чусовское – Екатеринбург»

№ 942/66 «Староуткинск – Екатеринбург»;

№ 155/66 «Динас – Екатеринбург»;

Лот № 4:

№ 143/66 «Дегтярск – Екатеринбург»;

№ 504/66 «Дегтярск – Екатеринбург».

Как следует из объяснений заявителей, ознакомившись с условиями участия в конкурсе и требованиями, предъявляемыми к претендентам, они пришли к выводу, что, с большой вероятностью, не будут допущены к участию в Конкурсе, а в случае допуска – не могут рассчитывать на победу в нем. Данное обстоятельство явилось основанием для отказа заявителей от участия в Конкурсе.

Оказывающие влияние на состояние конкуренции, действия Министерства транспорта и связи СО совершались во исполнение Постановления от 23.08.2011 № 1117-ПП, в частности, Порядка привлечения перевозчиков, который содержит не предусмотренные законодательством ограничения по составу участников конкурса на право осуществления пассажирских перевозок, устанавливает отдельные необоснованные оценочные критерии и внесудебный порядок расторжения договора по требованию одной из сторон, что приводит (может привести) к ограничению конкуренции на рынке регулярных перевозок автомобильным транспортом в междугородном и пригородном сообщении в границах Свердловской области.

Арбитражным судом Свердловской области в рамках дела № А60-26172/2013 по заявлению ИП Зекрина Э.Г. уже рассматривается вопрос о соответствии отдельных положений Порядка привлечения перевозчиков антимонопольному законодательству, поэтому предписание об изменении нормативного акта Правительству Свердловской области не выдается.

На основании вышеизложенного, руководствуясь ст. 23, ч. 1 ст. 39, ч. 1–4 ст. 41, ст. 48, ч. 1 ст. 49 Закона о защите конкуренции Комиссия,

Р Е Ш И Л А:

1. Признать факт нарушения Министерством транспорта и связи СО пункта 2 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, выразившегося в совершении совокупности действий (бездействии) по:

- временному открытию маршрутов (№ 150 «г. Екатеринбург – г. Первоуральск», № 150к «г. Первоуральск – г. Екатеринбург», № 155 «п. Динас – г. Екатеринбург» и иных, перечисленных в приказах «Об утверждении паспортов пригородных межмуниципальных маршрутов») и оформлению отношений с перевозчиками по их эксплуатации путем издания приказов от 08.02.2013 № 37 и от 01.04.2013 № 106;

- невключению вышеуказанных маршрутов в Единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области при избирательном (частичном) её формировании;

- включению в Единую сеть маршрутов регулярных пассажирских перевозок на территории Свердловской области новых маршрутов, открытых по собственной инициативе (Приказ от 21.05.2013 № 181 маршруты: № 150/66 «г. Первоуральск – г. Екатеринбург», № 155/66 «п. Динас – г. Екатеринбург» и иные маршруты, перечисленные в приказах от 20.03.2013 № 91, от 26.04.2013 № 159, от 21.05.2013 № 180), практически совпадающих с временно открытыми маршрутами (№№ 150, 150к, 155 и иными, перечисленными в приказах от 08.02.2013 № 37 и от 01.04.2013 № 106), и одновременному их объединению в составе одного лота с другими маршрутами, а также нераскрытию информации о новых маршрутах на официальном сайте в сети Интернет;

- последующему проведению торгов (конкурсов) по сформированным вышеуказанным образом лотам (Приказ от 17.06.2013 № 219), что создает невозможность участвовать в торгах по одному лоту совместно нескольким перевозчикам и является непреодолимым препятствием для входа на рынок, а потому приводит (может привести) к ограничению, устранению конкуренции на рынке регулярных перевозок автомобильным транспортом в междугородном и пригородном сообщении в границах Свердловской области.

2. Признать факт нарушения Правительством Свердловской области пункта 2 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, выразившегося во включении в Порядок привлечения перевозчиков (утв. Постановлением от 23.08.2011 № 1117-ПП):

- пункта 3, устанавливающего не предусмотренные законодательством ограничения по составу участников Конкурса на право осуществления пассажирских перевозок;

- пункта 31, устанавливающего внесудебный порядок расторжения договора по требованию одной из сторон;

- подпунктов 1, 2, 3 и 5 пункта 25 (основные критерии), подпунктов 1 и 2 пункта 26 (дополнительные критерии),

что приводит (может привести) к ограничению конкуренции на рынке регулярных перевозок автомобильным транспортом в междугородном и пригородном сообщении в границах Свердловской области.

3. Выдать Министерству транспорта и связи Свердловской области предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.


Председатель Комиссии

М.В. Пушкарева

Члены Комиссии:

 С.Н. Волков

 Л.В. Смирнягина

 А.А. Бокша

 И.В. Кабаев

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