

РЕШЕНИЕ

г. Кострома, Калиновская ул., д. 38

Резолютивная часть решения оглашена 29 декабря 2016 г.

Решение изготовлено в полном объеме 30 декабря 2016 г.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Костромской области (далее – Комиссия, Костромское УФАС России, Управление) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии:

<...>, заместитель руководителя управления – начальник отдела антимонопольного контроля и информационного анализа Костромского УФАС России;

члены Комиссии:

<...>, главный государственный инспектор отдела антимонопольного контроля и информационного анализа Костромского УФАС России;

<...>, ведущий специалист-эксперт отдела антимонопольного контроля и информационного анализа Костромского УФАС России,

рассмотрев дело №04-14/1313 по признакам нарушения Администрацией города Костромы (156000, Костромская область, город Кострома, улица Советская, д. 1) (далее – Администрация) части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,

в присутствии на заседании:

от Администрации города Костромы – представитель <...> по доверенности;

от Управления городского пассажирского транспорта Администрации города Костромы – представитель <...> по доверенности, <...> по доверенности,

УСТАНОВИЛА:

В Костромское УФАС России поступило перенаправленное прокуратурой города Костромы коллективное обращение частных пассажирских перевозчиков (исх.№7-р-2016 от 28.06.2016, вх.№2055 от 04.07.2016) по факту нарушения Администрацией города Костромы (далее – Администрация) законодательства о защите конкуренции, которое выразилось в непринятии мер по реализации части 1 статьи 12 Федерального закона от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским

наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» по установлению муниципальными нормативными правовыми актами порядка отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок.

По результатам рассмотрения указанного заявления, усмотрев в действиях (бездействии) Администрации, выразившихся в установлении постановлением Администрации города Костромы от 23.12.2015 №3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» (далее – Порядок разработки и утверждения ТЭУ) положений об установлении и изменении технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте в городе Костроме в отсутствие соответствующего обоснования, без учета требований положений Федерального закона от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон №220), в том числе части 1 статьи 12 Закона №220, наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренных частью 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции), Управление на основании статьи 39.1. Закона о защите конкуренции выдало Администрации предупреждение от 09.08.2016 №2010/04 о необходимости принятия действий, направленных на прекращение указанного нарушения антимонопольного законодательства, приведение положений Порядка разработки и утверждения ТЭУ в соответствии с указанными нормами, приведение иных муниципальных нормативных правовых актов города Костромы в соответствие с положениями Закона №220 (в том числе части 1 статьи 12 Закона №220), в срок до 30.08.2016.

О выполнении предупреждения Администрация должна была сообщить в Костромское УФАС России в течение трех дней со дня окончания срока установленного для его выполнения.

Письмом от 30.08.2016 исх. №0исх-3969/16 (от 02.09.2016 вх. №2918) Администрация ходатайствовала о продлении срока рассмотрения выданного Управлением предупреждения от 09.08.2016 №2010/04 в связи с подачей Администрацией в Арбитражный суд Костромской области заявления о признании недействительным данного предупреждения.

В соответствии с частью 8 статьи 39.1. Закона о защите конкуренции в случае невыполнения предупреждения в установленный срок при наличии признаков нарушения антимонопольного законодательства антимонопольный орган обязан принять решение о возбуждении дела о нарушении антимонопольного законодательства в срок, не превышающий десяти рабочих дней со дня истечения срока, установленного для выполнения предупреждения.

Таким образом, ввиду невыполнения Администрацией предупреждения от 09.08.2016 №2010/04 издан приказ от 19.09.2016 г. №55 «О возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения Администрацией (156000,

Костромская область, г. Кострома, ул. Советская, д. 1) части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции».

В рамках рассмотрения настоящего дела Администрацией, Управлением городского пассажирского транспорта Администрации, Департаментом транспорта и дорожного хозяйства Костромской области были даны соответствующие пояснения с приложением копий документов, подтверждающих позиции обозначенных выше лиц.

По результатам рассмотрения представленных в дело доказательств, Комиссией была уточнена квалификация вменяемого Администрации нарушения антимонопольного законодательства. Так, в действиях (бездействии) Администрации по установлению постановлением Администрации города Костромы от 23.12.2015 №3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» положений по определению, установлению, порядку изменения в составе технико-эксплуатационных условий категории транспортных средств, других параметров транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте в городе Костроме, без учета требований положений Закона №220-ФЗ, в том числе статьи 12 данного закона, Комиссия установила наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренное частью 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

В своих пояснениях Администрация не согласилась с выводами Костромского УФАС России о нарушении Администрацией части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, считает, что указание в Порядке разработки и утверждения ТЭУ конкретной категории транспортных средств при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом органом местного самоуправления в муниципальных нормативных правовых актах не может являться основанием для признания указанных действий в качестве действий, приводящих или могущих привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, как действий, приводящих, к ограничению хозяйствующих субъектов в использовании принадлежащих им транспортных средств при участии в соответствующих конкурсах и аукционах, поскольку Порядком разработки и утверждения ТЭУ была также установлена необходимость использования подвижного состава определенного класса и определенной категории в определенном количестве.

Управление городского пассажирского транспорта Администрации доводы Администрации поддержало. С вменяемым Администрации нарушением не согласно. Вместе с тем, согласно его пояснениям Управление городского пассажирского транспорта Администрации при изменении ТЭУ транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы, подготовке документации о проведении электронных аукционов на право заключения муниципальных контрактов на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам города Костромы руководствовалось Порядком разработки и утверждения ТЭУ, а также

результатами обследования пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Костроме, проведенного закрытым акционерным обществом «РИПАС» ООО «Санкт-Петербургский институт транспортных систем» (далее – ЗАО «РИПАС») в июле 2012 года.

Департаментом транспорта и дорожного хозяйства Костромской области предоставлялись письменные пояснения по вопросам, отнесенным к полномочиям Департамента, которые были учтены Управлением при квалификации нарушения антимонопольного законодательства.

Рассмотрев имеющиеся в деле №04-14/1313 материалы и документы Комиссия установила следующее.

В силу части 2 статьи 1 Закона о защите конкуренции целями данного Закона являются обеспечение единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков.

В части 1 статьи 3 названного Закона указано, что настоящий Федеральный закон распространяется на отношения, которые связаны с защитой конкуренции, в том числе с предупреждением и пресечением монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, и в которых участвуют российские юридические лица и иностранные юридические лица, организации, федеральные органы исполнительной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, иные осуществляющие функции указанных органов органы или организации, а также государственные внебюджетные фонды, Центральный банк Российской Федерации, физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели.

Согласно части 1 статьи 23 Закона о защите конкуренции к полномочиям антимонопольного органа относится, в том числе возбуждение и рассмотрение дел о нарушениях антимонопольного законодательства; выдача в случаях, указанных в данном Федеральном законе, федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления, иным осуществляющим функции указанных органов органам или организациям, а также государственным внебюджетным фондам, их должностным лицам, за исключением случаев, установленных пунктом 4 части 1 статьи 23 Закона о защите конкуренции, обязательных для исполнения предписаний об отмене или изменении актов, нарушающих антимонопольное законодательство, о прекращении или об изменении соглашений, нарушающих антимонопольное законодательство, о прекращении иных нарушений антимонопольного законодательства, в том числе о принятии мер по возврату имущества, иных объектов гражданских прав, переданных в качестве государственной или муниципальной преференции, о совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

В соответствии с пунктом 7 статьи 4 Закона о защите конкуренции, конкуренция – соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

Согласно пункту 17 статьи 4 Закона о защите конкуренции к признакам ограничения конкуренции относится, в том числе установление органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями, участвующими в предоставлении государственных или муниципальных услуг, при участии в предоставлении таких услуг требований к товарам или к хозяйствующим субъектам, не предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Приведенный указанной нормой перечень признаков ограничения конкуренции не является исчерпывающим.

Статья 15 Закона о защите конкуренции устанавливает запрет на ограничивающие конкуренцию акты и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, иных осуществляющих функции указанных органов или организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, а также государственных внебюджетных фондов, Центрального банка Российской Федерации.

В силу части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции федеральным органам исполнительной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления, иным осуществляющим функции указанных органов или организациям, организациям, участвующим в предоставлении государственных или муниципальных услуг, а также государственным внебюджетным фондам, Центральному банку Российской Федерации 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).

Согласно правовой позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации, изложенной в постановлении от 05.04.2011 №14686/10 №А13-10558/2008, достаточным основанием для вывода о нарушении части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции является создание условий, возможности для наступления последствий в виде недопущения, ограничения либо устранения конкуренции.

Таким образом, для целей применения положений части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции антимонопольному органу необходимо установить следующие обстоятельства: 1) акты и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, иных осуществляющих функции указанных органов или организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, а также государственных внебюджетных фондов, Центрального банка Российской Федерации, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции; 2) условия возможности для наступления последствий в виде недопущения, ограничения либо устранения конкуренции.

В соответствии с положениями части 1 статьи 7 и пункта 7 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации

местного самоуправления в Российской Федерации» (далее – Закон №131) органы местного самоуправления принимают муниципальные правовые акты по вопросам местного значения, к которым, в том числе, относится создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, урегулированы нормами Закона №220.

Согласно части 1 статьи 2 Закона №220, законодательство Российской Федерации в области организации регулярных перевозок состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, Закона №220, других федеральных законов, регулирующих отношения по организации регулярных перевозок, и принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Отношения по организации регулярных перевозок, не урегулированные нормативными правовыми актами, указанными в частях 1 и 2 статьи 2 Закона №220, регулируются муниципальными нормативными правовыми актами (часть 3 статьи 2 Закона №220).

В соответствии с положениями пунктов 3, 7 части 1 статьи 3, части 1 статьи 11, части 1 статьи 12, части 1 статьи 14, части 1 статьи 25, части 1 статьи 26 Закона №220-ФЗ органы местного самоуправления в сфере организации регулярных перевозок наделены полномочиями по:

- установлению, изменению, отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок;
- определению порядка установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок;
- ведению соответствующих реестров муниципальных маршрутов регулярных перевозок, в которых отражаются сведения об установлении, изменении, отмене муниципальных маршрутов;
- организации регулярных перевозок по регулируемым тарифам путем заключения муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

В силу части 1 статьи 12 Закона №220 порядок установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок, межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок (в том числе основания для отказа в установлении либо изменении данных маршрутов, основания для отмены данных маршрутов) устанавливается законами и (или) иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, муниципальными нормативными правовыми актами с учетом положений данного Федерального закона.

Муниципальный маршрут регулярных перевозок, межмуниципальный маршрут регулярных перевозок считаются установленными или измененными со дня включения предусмотренных пунктами 1-10 части 1 статьи 26 Закона №220

сведений о данных маршрутах соответственно в реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок, реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок или изменения таких сведений в этих реестрах (часть 2 статьи 12 Закона №220).

Согласно части 3 статьи 12 Закона №220 уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления, принявшие решение об отмене муниципального маршрута регулярных перевозок, межмуниципального маршрута регулярных перевозок, обязаны уведомить об указанном решении юридическое лицо, индивидуального предпринимателя, уполномоченного участника договора простого товарищества, осуществляющих регулярные перевозки по соответствующему маршруту, не позднее ста восьмидесяти дней до дня вступления указанного решения в силу.

В соответствии с частью 4 статьи 12 Закона №220 муниципальный маршрут регулярных перевозок, межмуниципальный маршрут регулярных перевозок считаются отмененными со дня исключения сведений о данных маршрутах соответственно из реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок, реестра межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок.

Согласно части 1 статьи 26 Закона №220 в реестры маршрутов регулярных перевозок должны быть включены следующие сведения:

- 1) регистрационный номер маршрута регулярных перевозок в соответствующем реестре;
- 2) порядковый номер маршрута регулярных перевозок, который присвоен ему установившими данный маршрут уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления;
- 3) наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального остановочного пункта и конечного остановочного пункта по маршруту регулярных перевозок или в виде наименований поселений, в границах которых расположены начальный остановочный пункт и конечный остановочный пункт по данному маршруту;
- 4) наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты;
- 5) наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок;
- 6) протяженность маршрута регулярных перевозок;
- 7) порядок посадки и высадки пассажиров (только в установленных остановочных пунктах или, если это не запрещено настоящим Федеральным законом, в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок);

8) вид регулярных перевозок;

9) виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса;

10) экологические характеристики транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок;

11) дата начала осуществления регулярных перевозок;

12) наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества), осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок;

13) планируемое расписание для каждого остановочного пункта (для межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, установленных уполномоченным федеральным органом исполнительной власти);

14) иные требования, предусмотренные соглашением об организации регулярных перевозок между субъектами Российской Федерации (в отношении смежных межрегиональных маршрутов регулярных перевозок) или законом субъекта Российской Федерации (в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок и муниципальных маршрутов регулярных перевозок).

Таким образом, в соответствии с обозначенными нормами Закона №220, установление, изменение и отмена муниципальных маршрутов непосредственно связана с установленными законом конкретными сведениями реестра маршрутов регулярных перевозок, порядок указанных действий должен регламентироваться муниципальными нормативными правовыми актами.

В соответствии с пунктом 13 части 1 статьи 3 Закона №220 вид транспортного средства – автобус, трамвай или троллейбус.

В соответствии с пунктом 14 части 1 статьи 3 Закона №220 класс транспортных средств – группа транспортных средств, характеризующихся определенными габаритами в части длины (особо малый класс транспортных средств – длина до 5 метров включительно, малый класс транспортных средств – длина от более чем 5 метров до 7,5 метра включительно, средний класс транспортных средств – длина от более чем 7,5 метра до 10 метров включительно, большой класс транспортных средств – длина от более чем 10 метров до 16 метров включительно, особо большой класс транспортных средств – длина более чем 16 метров).

Часть 1 статьи 26 Закона №220 не содержит сведения о категории транспортного средства.

В соответствии с частью 2 статьи 4 Закона Костромской области от 25.12.2015 №46-6-ЗКО «О внесении изменений в Закон Костромской области от 18.11.2009 №539-4-ЗКО «Об организации транспортного обслуживания населения в Костромской области» и признании утратившими силу отдельных положений некоторых законодательных актов Костромской области», установлено, что в реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок помимо сведений,

предусмотренных пунктами 1-13 части 1 статьи 26 Закона №220, включаются сведения о пассажироместимости транспортных средств, используемых для осуществления перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок.

На основании изложенного, законные установление, изменение и отмена муниципального маршрута возможны при изменении вида и класса транспортного средства, их пассажироместимости, наравне с указанными в пунктах 1-8, 10 части 1 статьи 26 Закона №220 сведениями, в порядке, предусмотренном муниципальными нормативными правовыми актами, с внесением соответствующей информации в реестр маршрутов регулярных перевозок.

Согласно абзацу 2 пункта 52 части 2 статьи 29 Устава муниципального образования городского округа город Кострома, принятого Решением Думы города Костромы от 26.05.2005 №41 (далее – Устав г. Костромы), Дума города Костромы по вопросам, отнесенным федеральными законами и законами Костромской области к компетенции органов местного самоуправления, по которым полномочия между органами местного самоуправления города Костромы в Уставе г. Костромы не разграничены, принимает решения, обязательные для исполнения на территории города Костромы и устанавливающие либо изменяющие общеобязательные правила.

Полномочия Администрации в области создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах города Костромы определена частью 7 статьи 42 Устава г. Костромы, к ним относятся:

- 1) принятие документа планирования регулярных перевозок города Костромы;
- 2) установление, изменение, отмена муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Костромы, в том числе по регулируемым и нерегулируемым тарифам;
- 3) принятие решения об изменении вида регулярных перевозок, осуществляемых по муниципальному маршруту регулярных перевозок, при условии, если данное решение предусмотрено документом планирования регулярных перевозок;
- 4) заключение муниципальных контрактов, предметом которых является выполнение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам;
- 5) выдача на срок действия муниципального контракта карт маршрута регулярных перевозок;
- 6) выдача свидетельств об осуществлении перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок и карт соответствующего маршрута регулярных перевозок, прекращение действия данных свидетельств;
- 7) организация открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршруту регулярных перевозок;
- 8) ведение реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок города Костромы;

9) присвоение порядковых номеров маршрутам регулярных перевозок;

10) осуществление контроля за выполнением условий муниципального контракта или свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок города Костромы в случае, предусмотренном федеральным законом;

11) организация работы автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования в чрезвычайных ситуациях;

12) разработка и доведение до перевозчиков планов работы пассажирского транспорта общего пользования в чрезвычайных ситуациях.

Кроме того, в соответствии с частями 1, 8 статьи 42 Устава г. Костромы Администрация осуществляет определенные Уставом полномочия по решению вопросов местного значения в соответствии с федеральными законами, законами Костромской области, Уставом и решениями Думы города Костромы, а также исполняет иные полномочия, отнесенные федеральными законами и законами Костромской области к компетенции исполнительно-распорядительного органа местного самоуправления, а также иные полномочия, отнесенные федеральными законами и законами Костромской области к компетенции органов местного самоуправления, по которым полномочия между органами местного самоуправления города Костромы в настоящем Уставе не разграничены, за исключением полномочий по принятию решений, обязательных для исполнения на территории города Костромы и устанавливающих либо изменяющих общеобязательные правила.

В рамках реализации указанных выше полномочий решением Думы города Костромы от 30.10.2014 №190 утвержден Порядок организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы (далее – Порядок организации транспортного обслуживания в редакции от 17.12.2015).

В соответствии со статьей 1 Порядка организации транспортного обслуживания отношения, связанные с установлением, изменением, временным закрытием, отменой маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы, организацией остановочных пунктов на указанных маршрутах, с организацией регулярных перевозок по регулируемым тарифам и нерегулируемым тарифам, в том числе с допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок, с обеспечением соблюдения требований, установленных Порядком организации транспортного обслуживания, урегулированы Порядком организации транспортного обслуживания и принимаемыми в соответствии с ним иными муниципальными правовыми актами города Костромы в целях создания условий для предоставления жителям города Костромы услуг автомобильного транспорта общего пользования и городского наземного электрического транспорта, отвечающих требованиям безопасности, комфортности и доступности, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья, и обеспечения равного доступа юридических лиц (индивидуальных предпринимателей) к приобретению права на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего

пользования и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам.

Согласно части 3 статьи 5 Порядка организации транспортного обслуживания установление муниципальных маршрутов осуществляется в соответствии со следующими принципами:

1) муниципальные маршруты устанавливаются по видам транспорта:

а) муниципальные маршруты регулярных перевозок автомобильным транспортом;

б) муниципальные маршруты регулярных перевозок городским наземным электрическим транспортом;

2) муниципальные маршруты формируются исходя из численности населения и структуры районов (территорий) города Костромы, расчета кратчайших расстояний между всеми объектами, анализа пассажиропотоков между основными объектами, пешеходных путей движения к остановочным пунктам, изучения реальной скорости движения, ограничений по организации дорожного движения;

3) приоритетное использование для осуществления перевозок по муниципальным маршрутам троллейбусов, автобусов среднего, большого и особо большого класса категории «МЗ»;

4) при установлении новых, изменении, отмене существующих муниципальных маршрутов должны учитываться их востребованность, дорожно-транспортная характеристика пути следования, степень дублирования других муниципальных маршрутов.

Порядок установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов закреплен в статье 9 Порядка организации транспортного обслуживания.

Решение об установлении, изменении, отмене муниципальных маршрутов принимается Администрацией, в порядке, установленном статьей 9 Порядка организации транспортного обслуживания.

В силу части 2 обозначенной выше нормы инициативой об установлении, изменении или отмене муниципального маршрута могут выступить:

1) Администрация города Костромы;

2) Глава города Костромы;

3) государственные органы;

4) перевозчики, имеющие лицензию на право осуществления регулярных перевозок;

5) органы территориального общественного самоуправления;

6) группа жителей города Костромы, достигших возраста 18 лет, численностью не менее 50 человек.

Для реализации инициативы об установлении, изменении или отмене муниципального маршрута субъекты инициативы, указанные в пунктах 2-6 части 2 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания, направляют соответствующие обращения в Администрацию. Инициативы субъектов, указанных в пунктах 2-6 части 2 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания, рассматриваются Администрацией в срок, не превышающий 60 дней со дня их получения (часть 3 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания).

В соответствии с частью 4 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания инициатива об установлении, изменении или отмене муниципального маршрута рассматривается Транспортной комиссией. По результатам рассмотрения инициативы Транспортная комиссия дает заключение о целесообразности или нецелесообразности реализации инициативы.

Учитывая заключение Транспортной комиссии, Администрация готовит проект постановления об установлении, изменении или отмене муниципального маршрута и о внесении соответствующих изменений в План развития регулярных перевозок в городе Костроме. Проекты постановлений Администрации об установлении или отмене муниципального маршрута, изменении пути следования и (или) перечня (места расположения) остановочных пунктов по маршруту, подлежат обсуждению на публичных слушаниях, проводимых в порядке, установленном решением Думы города Костромы (часть 3 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания).

Согласно части 6 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания муниципальный маршрут считается установленным или измененным со дня включения предусмотренных Законом №220 сведений о данном маршруте в реестр муниципальных маршрутов. Муниципальный маршрут считается отмененным со дня исключения сведений о данном маршруте из реестра муниципальных маршрутов.

Так, Администрацией были разработаны проекты постановлений Администрации об изменении пути следования автомобильного транспорта по муниципальным маршрутам от 17.02.2016 №351 и от 05.07.2016 №1790.

Указанные проекты постановлений в соответствии с частью 5 статьи 9 Порядка организации транспортного обслуживания были рассмотрены городской межведомственной транспортной комиссией 13 января 2016 года.

01.02.2016 года проведены публичные слушания по проекту постановления Администрации, от 17.02.2016 года №351 (Протокол проведения публичных слушаний от 01.02.2016 года №1 и заключение (итоговый документ) по результатам публичных слушаний), 06.06.2016 года – по проекту постановления Администрации, от 05.07.2016 года №1790.

С учетом итоговых документов (заключений о результатах) публичных слушаний главой Администрации города Костромы приняты постановления Администрации города Костромы от 17.02.2016 №351 «Об изменении пути следования автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы и отмене некоторых маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении,

проходящим в границах города Костромы» (опубликовано в «Официальный вестник города Костромы», №6, 19.02.2016.) и от 05.07.2016 №1790 «Об изменении пути следования автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы и отмене некоторых маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы» (опубликован в «Официальный вестник города Костромы», №36, 08.07.2016).

Во исполнение указанных постановлений в реестр маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы, внесены сведения, предусмотренные пунктами 1-11 статьи 26 Закона №220 и частью 2 статьи 4 Закона Костромской области от 25.12.2015 №46-6-ЗКО «О внесении изменений в Закон Костромской области от 18.11.2009 №539-4-ЗКО «Об организации транспортного обслуживания населения в Костромской области» и признании утратившими силу отдельных положений некоторых законодательных актов Костромской области», в том числе вид, класс транспортного средства, максимальное количество транспортных средств каждого класса и пассажироместимость транспортных средств.

В соответствии со статьей 6 Порядка организации транспортного обслуживания для каждого муниципального маршрута в порядке, установленном Администрацией, разрабатываются и утверждаются технико-эксплуатационные условия транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте, определяющие минимальное и максимальное количество транспортных средств каждого класса, их класс, категорию, вместимость, количество рейсов на маршруте, временной интервал между ними и другие параметры, влияющие на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья. Техничко-эксплуатационные условия транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте размещаются на официальном сайте Администрации в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

Установление муниципального маршрута удостоверяется паспортом маршрута – документом, включающим в себя сведения о муниципальном маршруте и сведения о перевозках по данному маршруту, в том числе характеристику схемы движения на муниципальном маршруте, вид регулярных перевозок, наличие и расположение остановочных пунктов, расстояния между ними, параметры и характеристики объектов улично-дорожной сети на маршруте, технико-эксплуатационные условия транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте. Форма паспорта муниципального маршрута, порядок ведения паспортов муниципальных маршрутов определяются Администрацией (части 3 и 4 статьи 6 Порядка организации транспортного обслуживания).

В соответствии со статьей 6 Порядка организации транспортного обслуживания в целях организации транспортного обслуживания населения города Костромы был утвержден Порядок разработки и утверждения ТЭУ.

Согласно пунктам 1.1-1.4 Порядка разработки и утверждения ТЭУ Порядок разработки и утверждения ТЭУ определяет процедуру разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах

регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы. Техничко-эксплуатационные условия определяют минимальное и максимальное количество транспортных средств, их класс, категорию и вместимость, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте, количество рейсов на муниципальном маршруте, временной интервал между ними, другие параметры, влияющие на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья. Техничко-эксплуатационные условия разрабатываются и устанавливаются для каждого установленного Администрацией муниципального маршрута, в том числе для временных маршрутов. Разработка технико-эксплуатационных условий осуществляется отраслевым органом Администрации, целью деятельности которого является удовлетворение потребностей населения города Костромы в пассажирских перевозках, обеспечение стабильной работы пассажирского транспорта города Костромы.

В силу абзаца 2 пункта 1.5 Порядка разработки и утверждения ТЭУ изменение технико-эксплуатационных условий осуществляется распоряжением Уполномоченного органа, с учетом мнения транспортной комиссии.

Пункт 1.7 Порядка разработки и утверждения ТЭУ изменение технико-эксплуатационных условий на муниципальных маршрутах возможно при наличии следующих оснований:

а) изменение пути следования по муниципальному маршруту;

б) существенное (более чем на 25 процентов) изменение пассажиропотока на муниципальном маршруте, зафиксированное по результатам проведенного обследования;

в) изменение вида регулярных перевозок на муниципальном маршруте;

г) изменение иных параметров, влияющих на определение технико-эксплуатационных условий в соответствии с настоящим Порядком;

д) наличие обоснованных обращений граждан о недостаточном качестве транспортного обслуживания на муниципальном маршруте.

В случае изменения технико-эксплуатационных условий на муниципальном маршруте Уполномоченный орган в течение 3 рабочих дней со дня принятия соответствующего решения направляет перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки на муниципальном маршруте, уведомление об изменении технико-эксплуатационных условий (пункт 1.8 Порядка разработки и утверждения ТЭУ).

В соответствии с пунктом 2.2 Порядка разработки и утверждения ТЭУ определение минимального количества, класса, категории, вместимости транспортных средств, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте производится, в том числе, с учетом максимальной вместимости возможных к использованию для регулярных перевозок в муниципальном сообщении транспортных средств отечественного и зарубежного производства,

допущенных к эксплуатации на территории Российской Федерации, согласно приложению №2 к Порядку разработки и утверждения ТЭУ.

Приложением №2 к Порядку разработки и утверждения ТЭУ предусмотрены следующие усредненные показатели максимальной вместимости транспортных средств отечественного и зарубежного производства, допущенных к эксплуатации на территории Российской Федерации:

1. Автобусы среднего и большого класса, максимальной вместимостью от 90 человек (категории «М3»), предназначенные для эксплуатации преимущественно в городском сообщении, имеющие накопительные площадки – 110 человек;
2. Троллейбусы – 118 человек;
3. Автобусы малого, среднего и большого класса, максимальной вместимостью от 38 до 89 человек (категории «М3»), предназначенные для эксплуатации как в городском, так и в пригородном сообщении, - 45 человек;
4. Автобусы малого класса максимальной вместимостью менее 38 человек (категории «М2» и «М3»), оборудованные преимущественно сидячими местами для пассажиров, предназначенные для эксплуатации как в городском, так и в пригородном пассажирском сообщении, - 22 человека.

Согласно пункту 2 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 №112:

«транспортное средство категории «М1» - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров и имеет помимо места водителя не более 8 мест для сидения;

«транспортное средство категории «М2» - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров, имеет помимо места водителя более 8 мест для сидения и максимальная масса которого не превышает 5 тонн;

«транспортное средство категории «М3» – транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров, имеет помимо места водителя более 8 мест для сидения и максимальная масса которого превышает 5 тонн.

Пассажировместимость транспортных средств категорий «М2» и «М3» идентична, данные категории отличаются массой транспортных средств.

Правовые основания для выводов о том, что установленная производителем транспортных средств масса транспортного средства не соответствует требованиям безопасности, отсутствуют.

Указание на категорию транспортного средства ограничивает перечень транспортных средств, с использованием которых могут осуществляться регулярные перевозки.

Таким образом, произвольное определение конкретной категории транспортного средства органом местного самоуправления, либо субъектом Российской Федерации в рамках реализации положений пункта 14 статьи 26 Закона №220 не

предусмотренное законом, ограничивает хозяйствующих субъектов в использовании транспортных средств на рынке оказания услуг по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах.

Согласно пояснениям Департамента транспорта и дорожного хозяйства Костромской области определение категорий транспортных средств, подразделение на классы закреплены ГОСТ Р 51709-2001, утвержденным постановлением Госстандарта России от 01.02.2001 г. №47-ст (приложение А), введенным в действие 01.01.2002 г.

В словаре автомобильных терминов (Энциклопедия / Гл. ред. Н.С. Конарев. — М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. — С. 291. ISBN 5-85270-115-7) понятие пассажироместимость определено следующим образом:

Пассажироместимость — количество пассажиров, которые могут передвигаться в транспортном средстве одновременно и продолжительное время.

Пассажироместимость характеризует максимальную величину перевозочной работы, которую способно выполнить транспортное средство, и используется для расчета некоторых статистических (экономических) показателей. Пассажироместимость автобуса рассчитывается как сумма сидячих мест и номинальной вместимости стоящих пассажиров (без учёта обслуживающего персонала). Для автобусов различают предельную и номинальную пассажироместимость.

Предельная пассажироместимость автобуса - стоячие: 8 человек на один квадратный метр - 0,125 кв.м на 1 чел.

Номинальная пассажироместимость автобуса - стоячие: 5 человек на один квадратный метр - 0,2 кв.м на 1 чел.

Расчет пассажироместимости определен ГОСТ Р 41.36-2004 (Правила ООН №36), утвержденный и введенный в действие постановлением Госстандарта России от 09.03.2004 г. №125-ст.

Пассажирские автомобили в зависимости от пассажироместимости подразделяют на автобусы и легковые автомобили.

Указанные доводы и положения не противоречат требованиям Закона №220.

На основании изложенного, по мнению Комиссии, указание на определение конкретной категории (в том числе массы) транспортных средств при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом органом местного самоуправления в муниципальных правовых актах противоречит нормам Закона №220.

Согласно пункта 2.15 Порядка разработки и утверждения ТЭУ другие параметры, влияющие на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения, в том числе для инвалидов (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников), устанавливаются с учетом мнения транспортной комиссии, индивидуально для каждого маршрута, исходя из наличия потребностей жителей города Костромы в регулярных перевозках

соответствующим транспортом общего пользования, подтвержденных многочисленными (более 10 в течение одного календарного года) обращениями граждан или организаций, а также социальными или иными исследованиями.

Изложенное не позволяет объективно оценить обоснованность установления и изменения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте в городе Костромы.

Формулировка, используемая в Порядке разработки и утверждения ТЭУ, об установлении других параметров, влияющих на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения с учетом мнения транспортной комиссии, исходя из наличия потребностей жителей города Костромы в регулярных перевозках соответствующим транспортом общего пользования, подтвержденных многочисленными обращениями граждан или организаций, а также социальными или иными исследованиями, не имеет ссылки на действующее законодательство, создает неопределенность в решении указанного вопроса, позволяет трактовать это как неограниченный перечень параметров, в который могут быть включены характеристики как предусмотренные, так и непредусмотренные действующим законодательством.

Анализ положений Порядка разработки и утверждения ТЭУ свидетельствует о связи установления и изменения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте в городе Костроме с установлением и изменением муниципальных маршрутов регулярных перевозок, при этом приведенные положения Порядка разработки и утверждения ТЭУ противоречат Закону №220.

Так во исполнение Порядка разработки и утверждения ТЭУ Управлением городского пассажирского транспорта Администрации издано распоряжение от 18.05.2016 №41/1 «Об утверждении технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы». Позднее в данное распоряжение распоряжением Управления городского пассажирского транспорта Администрации от 08.07.2016 №20/1 были внесены изменения.

В соответствии с утвержденными данными Распоряжениями Управлением городского пассажирского транспорта Администрации технико-эксплуатационными условиями в отношении каждого маршрута регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городе Костроме (за исключением маршрута №44) была определена конкретная категория транспортных средств, которая должна быть использована при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городе Кострома.

Согласно пояснениям Управления городского пассажирского транспорта Администрации при определении характеристик подвижного состава на муниципальных маршрутах, использовались данные обследования пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в городе Костроме, проведенного ЗАО «РИПАС» в июле 2012 года.

Обследование пассажиропотока по муниципальным маршрутам регулярных

перевозок в городе Костроме проводилось ЗАО «РИПАС» в июле 2012 года (согласно пояснениям Управления городского пассажирского транспорта Администрации в соответствии с письмом Госкомстата от 14.02.2002 г. №ОР-09-23/692 результаты обследования действительны в течение 5 лет).

Так письмом от 14.02.2002 №ОР-09-23/692 Госкомстат направил Методологические рекомендации по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан) (далее – Методические рекомендации).

В соответствии с пунктом 1 Методических рекомендаций Методические рекомендации предназначены для методического обеспечения статистических обследований перевозок пассажиров автобусным и наземным городским электрическим транспортом (трамвай, троллейбус) в городском и пригородном сообщениях и степени использования общественного пассажирского транспорта различными категориями граждан.

В силу пункта 4 Методических рекомендаций в целях учета изменений в объемах и структуре поездок различных категорий пассажиров статистические обследования пассажиропотоков на городском и пригородном транспорте целесообразно проводить не реже одного раза в 5 лет по всем городам и поселкам городского типа, имеющим внутригородские (внутрипоселковые) и пригородные маршруты движения общественного пассажирского транспорта.

То есть Госкомстат рекомендует проводить обследование пассажиропотоков на городском транспорте не реже одного раза в 5 лет.

Необходимо отметить, что в соответствии с действующим законодательством, данное письмо не может являться нормативным правовым актом. Оно не содержит существенных, характеризующих нормативный правовой акт признаков, определенных в пункте 9 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29.11.2007 №48 «О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов полностью или в части» с учетом Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 13.08.1997 №1009, в связи с чем указанные Методические рекомендации носят лишь рекомендационный (невластный) характер, а ссылка Управления городского пассажирского транспорта Администрации на установленный срок действия акта проведенного ЗАО «РИПАС» обследования пассажиропотока необоснованна.

Обследованием пассажиропотока, проведенным ЗАО «РИПАС», определен объем перевозок пассажиров по каждому муниципальному маршруту.

Согласно позиции Управления городского пассажирского транспорта Администрации причинами замены категории транспортных средств на муниципальных маршрутах явились выводы сделанные экспертами ЗАО «РИПАС» в ходе обследования пассажиропотока в 2012 году.

В соответствии с материалами дела, рекомендации ЗАО «РИПАС», сделанные по итогам проведенного обследования, нашли своё отражение в Плане развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016-2019 годы, утвержденном

постановлением Администрации города Костромы от 18.02.2016 №352, с учетом которого ряд муниципальных маршрутов регулярных перевозок отменен, в связи с чем, количество пассажиров, имеющих на данных муниципальных маршрутах, было распределено по маршрутам, дублирующим отмененные. Также, План развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016-2019 годы, утвержденный постановлением Администрации города Костромы от 18.02.2016 №352, обозначил значительное изменение подвижного состава в части перехода на транспортные средства большей пассажироместимости. По мнению частных перевозчиков, изложенному в обращении в Костромское УФАС России, указанные мероприятия осуществлены за счет сокращения около 90 транспортных средств хозяйствующих субъектов при одновременной замене всего работающего подвижного состава на автобусы повышенной пассажироместимости.

В материалах настоящего дела отсутствуют документы, подтверждающие позицию Администрации о том, что с момента обследования пассажиропотока, проведенного ЗАО «РИПАС», до утверждения Порядка разработки и утверждения ТЭУ, объем пассажиропотока увеличился. Более того на заседании Комиссии от 11.11.2016 Управление городского пассажирского транспорта Администрации сообщило о неизменности пассажиропотока ввиду невысокой рождаемости. Администрация в рамках данного заседания эти пояснения подтвердила.

Указанное обследование было проведено ЗАО «РИПАС» до вступления в законную силу Закона №220, в связи с чем, могло применяться в части его не противоречия Закону №220.

Кроме того, из материалов настоящего дела следует, что до момента вступления в законную силу постановления Администрации города Костромы от 17.02.2016 №351 «Об изменении пути следования автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы и отмене некоторых маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы», постановления Администрации города Костромы от 05.07.2016 №1790 «Об изменении пути следования автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы и отмене некоторых маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы» и распоряжения Управления городского пассажирского транспорта Администрации от 08.07.2016 №20/1 «О внесении изменений в распоряжение Управления городского пассажирского транспорта Администрации от 18.05.2016 №41/1 «Об утверждении технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» деятельность на рынке оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам на территории города Костромы осуществлял 41 хозяйствующий субъект (01.01.2015-30.09.2016). После вступления в силу обозначенных выше муниципальных правовых актов количество хозяйствующих субъектов на рассматриваемом рынке сократилось до 13. По

информации, предоставленной Управлением городского пассажирского транспорта Администрации, из 34 муниципальных маршрутов, существовавших до 01.10.2016 и оставшихся после 01.10.2016, на 15 из них произошло уменьшение количества подвижного состава; на 12 из них произошла замена подвижного состава – это маршруты, на которых до 01.10.2016 альтернативно использовались транспортные средства категорий М2 и М3, а также транспортные средства только категории М2, на которых после 01.10.2016 начали использоваться исключительно транспортные средства категории М3. Как указали частные перевозчики в своем обращении именно ввиду внесения изменений в ТЭУ транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы, они не могли участвовать в аукционах на право заключения муниципального контракта на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршрутам города Костромы.

Таким образом, с учетом приведенных норм действующего законодательства, статистических данных и информации, изложенной в обращении частных перевозчиков, о нарушении рассматриваемыми действиями Администрацией своих прав в сфере предпринимательской деятельности, Комиссия пришла к выводу о наличии в указанных действиях Администрации предусмотренных пунктом 17 статьи 4 Закона о защите конкуренции признаков ограничения конкуренции.

Согласно части 10 статьи 39 Закона №220, в течение ста восьмидесяти дней со дня официального опубликования Закона №220 (то есть с 14 июля 2015 г.) органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления приводят законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, муниципальные нормативные правовые акты в соответствие с положениями Закона №220. До приведения в соответствие с положениями Закона №220 законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, муниципальные нормативные правовые акты действуют в части, не противоречащей Закону №220.

Как удалось установить Комиссии в ходе рассмотрения настоящего дела, Администрацией, в рамках реализации предусмотренных полномочий, положений статьи 39 Закона №220 по рассматриваемым признакам нарушения антимонопольного законодательства меры предприняты не были. Необходимо отметить, что в силу пункта 3 части 4 статьи 41 Устава г. Костромы, части 1 статьи 2, статьи 4 Положения об Управлении городского пассажирского транспорта Администрации, утвержденного решением Думы города Костромы от 05.09.2013 №125, Управление городского пассажирского транспорта Администрации является отраслевым органом Администрации, осуществляющим решение вопросов местного значения, исполнение отдельных государственных полномочий Костромской области, реализацию иных функций органов местного самоуправления города Костромы, созданным в целях удовлетворения потребностей населения города Костромы в пассажирских перевозках и обеспечения стабильной работы пассажирского транспорта города Костромы (Управление является структурным подразделением Администрации). В соответствии с пунктом 1.4. Порядка разработки и утверждения ТЭУ Управление городского пассажирского транспорта Администрации обозначено как

уполномоченный орган.

На основании вышеизложенного, Комиссия считает доказанным наличие в действиях (бездействии) Администрации по установлению постановлением Администрации города Костромы от 23.12.2015 №3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» положений по определению, установлению, порядку изменения в составе технико-эксплуатационных условий категории транспортных средств, других параметров транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте в городе Костроме, без учета требований положений Закона №220, в том числе статьи 12 данного закона, нарушения части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, которое привело или могло привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на рынке оказания услуг по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах на территории города Костромы.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, частью 1 статьи 49, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

1. Признать в действиях (бездействии) Администрации города Костромы (156000, Костромская область, город Кострома, ул. Советская, д. 1) нарушение части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в действиях (бездействии) Администрации города Костромы по установлению постановлением Администрации города Костромы от 23.12.2015 №3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» положений по определению, установлению, порядку изменения в составе технико-эксплуатационных условий категории транспортных средств, других параметров транспортного обслуживания населения на муниципальном маршруте в городе Костроме, без учета требований положений Федерального закона от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в том числе статьи 12 данного закона, которое привело или могло привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

2. В соответствии с пунктом 3 части 1 статьи 23 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» во исполнение решения по делу №04-14/1313 выдать Администрации города Костромы предписание по устранению

выявленного нарушения антимонопольного законодательства путем принятия мер, направленных на приведение положений постановления Администрации города Костромы от 23.12.2015 №3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» и иных муниципальных нормативных правовых актов города Костромы в соответствии с требованиями Федерального закона от 13.07.2015 №220-ФЗ (в том числе пункта 1 статьи 12), Федерального закона от 26.07.2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» и указанным решением Костромского УФАС России по делу №04-14/1313 со сроком исполнения до 01.03.2017 г.

3. Передать материалы дела уполномоченному должностному лицу Костромского УФАС России для рассмотрения вопроса о возбуждении административного производства по выявленному факту нарушения антимонопольного законодательства.

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

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Председатель Комиссии

<...>

Члены Комиссии

<...>

<...>