

## РЕШЕНИЕ

### по делу № 33

г. Мурманск

Резолютивная часть решения оглашена "03" октября 2013 г.

В полном объеме решение изготовлено "22" октября 2013 г.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Мурманской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в присутствии представителя:

от заявителя: ООО «МТГ» - <...> (доверенность от 06.06.2013 г.), <...> (директор ООО «МТГ»).

от ответчика: Администрации — <...> доверенность Исх. № 05-09/1347 от 30.04.2013).

рассмотрев дело N 33 по признакам нарушения администрацией г. Мурманска (183006, Мурманск, пр. Ленина, д. 75) части 1 статьи 15, части 1 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», (далее по тексту — закон о защите конкуренции).

### УСТАНОВИЛА:

Общество с ограниченной ответственностью «МТГ» (далее по тексту ООО «МТГ», заявитель) обратилось в адрес Управления Федеральной антимонопольной службы по Мурманской области с заявлением на неправомерные действия администрации города Мурманска, выразившиеся в необоснованном препятствовании осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам на рынке услуг регулярной перевозке пассажиров и ручной клади транспортными средствами категории «М2» на территории муниципального образования г. Мурманск, создание дискриминационных условий доступа на обозначенный товарный рынок, создание отдельным участникам торгов, преимущественных условий участия в торгах путем установления в конкурсной документации для проведения конкурса на право заключения договора о транспортном обслуживании населения транспортом общего пользования, утвержденной Постановлением администрации города Мурманска от 11.04.2013 г. № 773 таких критерий оценок конкурсных, которые непосредственно могут привести к устранению конкуренции.

Из существа заявления усматривается, что в апреле-мае 2013 г. должен был состояться конкурс на право заключения договора о транспортном обслуживании населения транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам на

территории Муниципального образования город Мурманск. Вместе с тем, конкурсная документация содержит такие критерии оценки участников конкурса, которые не способствуют отбору лучших претендентов, а наоборот, ставят их в неравное положение по сравнению с другими перевозчиками. В частности, таким критерием является «наличие системы (службы) медицинского осмотра водителей» (пункт 12.1.4.). Так, наличие собственной службы медицинского осмотра водителей, оценивается комиссией в 10 баллов, а наличие договора на медицинское обслуживание с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности — оценивается в 5 баллов. Неравное количество баллов также начисляется и по критерию «наличие стоянки и хранения для транспортных средств соискателя» (пункт 12.1.5.), который устанавливает, что за наличие собственной стоянки и хранения транспортных средств начисляется 10 баллов, в то время как наличие стоянки и хранения транспортных средств по договору участнику конкурса присваивается 5 баллов.

По мнению заявителя, установление спорных критериев не имеет своей целью выбор наилучшего перевозчика, поскольку и в том, и в другом случае должны быть обеспечены как стоянка, так и услуги по медицинскому осмотру водителей. Данные критерии оценки конкурсных заявок устраняют справедливую конкуренцию, путем необоснованного установления более высоких баллов организациям, имеющих стоянки в собственности и медицинских работников в штате, а, следовательно, являются нарушением статьи 15 и 17 закона о защите конкуренции.

Изучив представленные документы и на основании вышеизложенных фактов Мурманским УФАС России в отношении Администрации города Мурманска было возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства по части 1 статьи 15 и части 1 статьи 17 закона о защите конкуренции.

В адрес антимонопольного органа при рассмотрении дела № 33 о нарушении антимонопольного законодательства, со стороны администрации города Мурманска поступило ходатайство о приостановлении производства по делу № 33. В обосновании своих требований, администрация города Мурманска указала на тот факт, что 28 августа 2013 года Мурманским УФАС России по аналогичным обстоятельствам, вытекающим из конкурсной документации, утвержденной Постановлением администрации города Мурманска от 31.05.2013 г. № 1328 было вынесено решение по делу № 24 о признании в действиях администрации г. Мурманска нарушений пункта 2 и 8 части 1 статьи 15 и пункта 2 части 1 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции». В связи с тем, что решение по делу № 24 о нарушении антимонопольного законодательства в настоящее время обжалуется в Арбитражном суде Мурманской области, доказательством чего является определение арбитражного суда по делу № А42-6139/2013, администрация основываясь на пункте 1 части 3 статьи 47 закона о защите конкуренции ходатайствовала о приостановлении производства по делу № 33.

Комиссия Мурманского УФАС России, рассмотрев ходатайство администрации города Мурманска и исследовав представленные в обосновании ходатайства документы, не находит оснований для его удовлетворения по следующим обстоятельствам.

В соответствии с пунктом 1 части 3 статьи 47 закона о защите конкуренции Комиссия может приостановить рассмотрение дела о нарушении

антимонопольного законодательства в случае и на срок рассмотрения антимонопольным органом, судом, органами предварительного следствия другого дела, имеющего значение для рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства.

Действительно, в Арбитражном суде Мурманской области рассматривается дело № А42-6139/2013 по иску администрации города Мурманска к Мурманскому УФАС России о признании недействительным решения антимонопольного органа по делу № 24 о нарушении антимонопольного законодательства, которым в действиях администрации установлен факт нарушения антимонопольного законодательства, выразившегося в установлении в конкурсной документации двух антиконкурентных критериев оценки конкурсных заявок (наличие собственной стоянки и наличие собственной медицинской службы).

В рассматриваемом деле, предметом исследования являются факты установления шести антиконкурентных критериев оценки конкурсных заявок, которые не были предметом рассмотрения дела № 24 о нарушении антимонопольного законодательства. Таким образом, рассмотрение арбитражным судом дела № А42-6139/2013 не будет иметь значения для рассмотрения настоящего дела, так как в нем не будет дана полная оценка тем спорным критериям, которые являются предметом исследования в деле № 33. Кроме того, следует отметить, что правила предусмотренные частью 3 статьи 47 закона о защите конкуренции являются правом, а не обязанностью Комиссии по рассмотрению дела.

По результатам рассмотрения представленных документов, Мурманским УФАС России установлено следующее.

В соответствии с пунктом 7 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 N 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации" создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа относится к вопросам местного значения городского округа.

В целях решения вопросов местного значения, решением Совета депутатов города Мурманска от 16.03.2010 N 17-219 было утверждено "Положение об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования город Мурманск автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на маршрутах регулярных перевозок" (далее по тексту Положение об организации транспортного обслуживания населения).

Основным принципом, закрепленным в пункте 1 части 1 статьи 7 Положения об организации транспортного обслуживания населения, направленным на обеспечение условий для предоставления транспортных услуг населению является принцип отбора перевозчиков на основе публичных, открытых и прозрачных процедур. Так, согласно указанной норме регулярные перевозки пассажиров и ручной клади общественным транспортом по маршрутам регулярных перевозок осуществляются перевозчиками на основании лицензии, если это предусмотрено федеральным законодательством, полученной в установленном действующим законодательством порядке, и договора о транспортном обслуживании населения по маршрутам регулярных перевозок,

заключенного между Организатором перевозок и перевозчиком по результатам конкурса на право заключения договора о транспортном обслуживании населения по маршрутам регулярных перевозок.

Одними из полномочий администрации города Мурманска как Организатора перевозок в сфере организации транспортного обслуживания населения, закрепленных в пунктах 1, 3, 5 статьи 5 Положения об организации транспортного обслуживания населения, является принятие решения о проведении конкурса на право заключения договора о транспортном обслуживании населения транспортом общего пользования по муниципальным, в том числе социально значимым муниципальным маршрутам, размещение извещений о проведении конкурса, об отказе от проведения конкурса и об итогах конкурса на официальном сайте администрации города Мурманска и их публикация в официальном печатном издании, разработка конкурсной документации и предоставление ее соискателям.

Управлением было установлено, что Постановлением администрации города Мурманска от 11.04.2013 № 773 была утверждена Конкурсная документация для проведения конкурса на право заключения договора о транспортном обслуживании населения транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам на территории муниципального образования город Мурманск, предусматривающая форму, порядок проведения конкурса, требования к конкурсным заявкам, а также критерии оценки и порядок оценки и сопоставления конкурсных заявок в целях определения победителя конкурса.

Из раздела 2 конкурсной документации следует, что документация разработана и организация конкурса осуществляется отделом организации городских пассажирских перевозок администрации города Мурманска, организатором перевозок на территории города Мурманска является администрация города Мурманска.

В соответствии с частью 1 статьи 8 Положения об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования город Мурманск автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на маршрутах регулярных перевозок, утвержденного Решением Совета депутатов города Мурманска от 16.03.2010 N 17-219, конкурс проводится для целей удовлетворения потребности населения города Мурманска в услугах по перевозке пассажиров, обеспечения безопасности движения при перевозке пассажиров, повышения качества транспортного обслуживания населения, создания условий и развития добросовестной конкуренции перевозчиков, предотвращения коррупции и других злоупотреблений в сфере транспортного обслуживания населения по маршрутам регулярных перевозок.

Согласно частям 3, 5 - 7 статьи 20 указанного выше положения об организации транспортного обслуживания населения, оценка конкурсных заявок участников конкурса производится по десятибалльной шкале. На основании результатов оценки и сопоставления конкурсных заявок конкурсной комиссией каждой заявке по мере уменьшения баллов присваивается порядковый номер <...> Конкурсной заявке, набравшей наибольшее количество баллов, присваивается первый номер.

Пунктами 5 и 9 статьи 5 Положения об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования город Мурманск

автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на маршрутах регулярных перевозок установлено, что к полномочиям администрации города Мурманска как Организатора перевозок в сфере организации транспортного обслуживания населения относятся разработка конкурсной документации и предоставление ее соискателям, установление критериев оценки конкурсных заявок.

Следовательно, именно с помощью критериев оценки, установленных в конкурсной документации органом местного самоуправления, и производится отбор перевозчиков.

Вместе с тем, устанавливая критерии оценок претендентов, как основного элемента по отбору перевозчиков, орган местного самоуправления должен исходить не только из того обстоятельства, что он вправе самостоятельно устанавливать любые критерии не запрещенные действующим законодательством, а напротив, исходить из того факта, что критерии оценок должны:

а) соответствовать целям проведения конкурса;

б) не противоречить требованиям действующего законодательства, а именно Конституции РФ и Федеральному закону от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»;

в) не нарушать права и законные интересы хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность в сфере перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом;

г) быть не взаимоисключающими, а напротив, позволяющими в совокупности оценить претендента.

Так, одним из критериев, установленных в конкурсной документации, является «год выпуска транспортного средства» (пункт 12.1.2.) Согласно указанному критерию претенденты, имеющие транспортные средства оцениваются следующим образом:

до 1 года — 2012 начисляется 10 баллов;

от 1 до 3 лет — 2010-2011 начисляется 5 баллов;

от 3 до 5 лет — 2009-2007 начисляется 2 балла;

свыше 5 лет — старше 2007 начисляется 0 баллов.

По мнению антимонопольного органа, указанный критерий является антиконкурентным, создает дискриминационные условия доступа на товарный рынок услуг по транспортному обслуживанию населения транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам на территории города Мурманска, а также необоснованно препятствует осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами, ограничивают доступ хозяйствующих субъектов на рынок пассажирских перевозок исходя из следующих установленных обстоятельств.

Согласно части 2 статьи 1 закона о защите конкуренции целями закона является, в том числе, обеспечение свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков.

При этом, под конкуренцией в силу пункта 7 статьи 4 закона о защите конкуренции понимается соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

В рассматриваемом случае товарным рынком является рынок услуг регулярной перевозке пассажиров и ручной клади транспортными средствами категории «М2» на территории муниципального образования г. Мурманск.

Самостоятельно осуществлять деятельность на данном товарном рынке хозяйствующие субъекты не могут. По общим правилам, установленных законом Мурманской области от 13.07.2009 N 1133-01-ЗМО "Об организации транспортного обслуживания населения на территории Мурманской области", такое право у организаций возникает только по результатам проведения органом местного самоуправления открытых публичных процедур.

Таким образом, конкуренция между хозяйствующими субъектами — претендентами обеспечивается посредством проведения конкурса, а сам отбор претендентов — посредством установления определенных критериев.

Следовательно, для того, чтобы определить является ли этот критерий антиконкурентным, необходимо установить соответствует ли он целям проведения конкурса, противоречит ли требованиям действующего законодательства, нарушает или нет законные права лиц в сфере предпринимательской деятельности.

Основным законом, определяющим правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации является Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения".

Частью 1 статьи 20 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" установлены основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств. В частности, указанной нормой предусмотрена обязанность юридических лиц и индивидуальных предпринимателей лишь 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.

При этом названный закон не содержит обязанности для указанных выше субъектов использовать при осуществлении деятельности исключительно новые автотранспортные средства или автотранспортные средства, год выпуска которых составляет только от 1 до 3 лет, либо только от 3 до 5 лет, не предусмотрена обязанность и по обновлению парка подвижного состава. Главное требование

закона, это обеспечить надлежащее техническое состояние транспортного средства, что относится и к автомобилю с годом выпуска до 1 года, и исключить возможность эксплуатации транспортных средств с неисправностями, угрожающими безопасности дорожного движения. Следовательно, требования, предъявляемые Федеральным законом от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" одинаковы как для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, у которых имеются транспортные средства с годом выпуска до 1 года, так и для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, у которых имеются транспортные средства с годом выпуска от 1 до 3 лет, от 3 до 5 лет и выше.

Таким образом, при соблюдении хозяйствующими субъектами обязанностей предусмотренных вышеназванной нормой, из закона не следует, что автотранспортное средство с годом выпуска до 1 года более безопасно, чем автотранспортное средство с годом выпуска от 1 до 3 лет, либо от 3 до 5 лет.

Кроме того, Постановлением Правительства РФ от 05.12.2011 N 1008 "О проведении технического осмотра транспортных средств" утверждены Правила проведения технического осмотра транспортных средств, из пункта 1 которых следует, что настоящие Правила устанавливают порядок оказания услуг по проведению технического осмотра, включая оценку соответствия транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) обязательным требованиям безопасности находящихся в эксплуатации транспортных средств, проводимую в форме технического диагностирования, в целях допуска транспортных средств к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в случаях, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, а также за ее пределами.

В соответствии с пунктом 15 Правил проведения технического осмотра транспортных средств по завершении процедуры технического диагностирования оператор технического осмотра осуществляет оформление и выдачу заявителю диагностической карты по форме согласно приложению N 3, содержащей заключение о возможности или невозможности эксплуатации транспортного средства.

Таким образом, автотранспортное средство, год выпуска которого составляет от 1 до 3 лет или от 3 до 5 лет и прошедшее процедуру технического диагностирования, по результатам которого выдается заключение о возможности эксплуатации транспортного средства не являются менее безопасными в том понимании, в котором требования безопасности предусмотрены Основными Положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.

Следовательно, довод администрации города Мурманска о том, что данный критерий позволит повысить безопасность перевозок пассажиров, поскольку использование транспортных средств со значительными сроками эксплуатации в качестве автобусов потенциально снижает безопасность перевозок пассажиров, не состоятелен, доказательств тому факту, что автомобили год выпуска которых составляет от 1 до 3 лет, либо от 3 до 5 лет не приведено. Указано лишь то обстоятельство, что в 2009-2012 годах наблюдается рост нарушений,

непосредственно влияющих на безопасность перевозки. При этом, указанный довод приводится без указания таких важных элементов, влияющих на оценку данного довода, как: количество автотранспортных средств (маршрутных такси) зарегистрированных и допущенных к эксплуатации в 2009-2012 годах, автотранспортные средства какого производителя преобладало в эксплуатации, характер правонарушений, влияющих на безопасность перевозок и т. д.

Кроме того, сам по себе спорный критерий оценки претендентов не позволяет определить ни техническое состояние транспортных средств, ни условия комфортности, а следовательно, установить качество транспортного обслуживания населения.

Качество транспортного обслуживания населения предполагает множество оценочных элементов, которые не могут быть определены исключительно годом выпуска транспортного средства, например, к качеству обслуживания населения также относится фактическое соблюдение перевозчиками интервала движения, соблюдение водителями правил дорожного движения и т. д.

Таким образом, по мнению антимонопольного органа, в конкурсной документации должны быть установлены такие критерии оценки претендентов, которые позволяют производить отбор претендентов, исходя из совокупности оценочных элементов, и не быть взаимоисключающими. Так, в рассматриваемом случае, спорный критерий оценки с одной стороны, стимулирует перевозчиков на обновление автотранспортных средств, с помощью которых оказываются услуги по перевозке пассажиров, с другой стороны, будучи оторванным от остальных оценочных элементов, таких как технические характеристики транспортных средств, в частности наличие информации о системе безопасности, установленного на транспортном средстве, позволяет перевозчикам закупать относительно недорогие, уступающие по своим эксплуатационным качествам и качеству безопасности, но новые транспортные средства. При указанных обстоятельствах перевозчик, у которого имеются транспортные средства, в систему стандартного оборудования безопасности которого входят, например, подушки безопасности и другие средства безопасности, влияющие на стоимость автомобиля в большей степени, однако, год выпуска которых составляет от 1 до 3 лет или от 3 до 5 лет, будет поставлен в неравные условия при оценке, поскольку такие автотранспортные средства, имея преимущества при оценочной категории «безопасность», будут проигрывать по критерию «новизна транспортного средства».

Спорный критерий должен не только способствовать достижению общественно-полезной цели, но и не нарушать прав лиц, участвующих в конкурсе и имеющих транспортные средства со сроком эксплуатации от 1 года до 3 лет, и от 3 до 5 лет. Кроме того, указанный критерий оценки не способствует достижению целей, предусмотренных Положением об организации транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования город Мурманск, поскольку сам по себе критерий не обеспечивает безопасность движения при перевозке пассажиров, не направлен на повышение качества транспортного обслуживания населения.

Подводя итог вышеизложенному, антимонопольный орган приходит к выводу о том, что установление такого критерия оценки, предусмотренного пунктом 12.1.2. конкурсной документации как «год выпуска транспортного средства» и

предусмотренная в нем градация оценок до 1 года, от 1 года до 3 лет, от 3 до 5 лет является дискриминационным, при которых хозяйствующий субъект, имеющий автомобиль год выпуска которого составляет от 1 года до 3 или от 3 лет до 5, поставлены в неравное положение между собой и по сравнению с другим хозяйствующим субъектом — претендентом, имеющим транспортное средство год выпуска которого составляет до 1 года. Поскольку право оказывать услуги населению на том или ином маршруте у хозяйствующих субъектов возникает только по результатам конкурса, необоснованное начисление большего количества баллов по данному критерию претенденту с новым автотранспортным средством, не имеющим стандартные системы безопасности, при прочих равных условиях оценки и набранного количества баллов, необоснованно препятствует осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам, у которых имеются транспортные средства с годом выпуска от 1 года до 3 лет и от 3 лет до 5 оборудованных системами безопасности, чем устраняет конкуренцию на рассматриваемом товарном рынке и является нарушением пунктов 2 и 8 части 1 статьи 15 закона о защите конкуренции.

В соответствии с пунктом 2 и 8 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 органам 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), в частности запрещаются необоснованное препятствование осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами, в том числе путем установления не предусмотренных законодательством Российской Федерации требований к товарам или к хозяйствующим субъектам, создание дискриминационных условий.

Поскольку к полномочиям администрации города Мурманска как Организатора перевозок в сфере организации транспортного обслуживания населения пунктами 5 и 9 статьи 5 Положения об организации транспортного обслуживания населения, отнесено разработка конкурсной документации и установление критериев оценки конкурсных заявок, то при указанных обстоятельствах субъектом вменяемого правонарушения является орган местного самоуправления — Администрация города Мурманска.

По мнению антимонопольного органа, такие критерии оценки установленные пунктами 12.1.3. и 12.1.4. конкурсной документации, а именно: «наличие системы (службы) контроля технического состояния транспортных средств соискателя перед выездом на линию и при возвращении к месту стоянки» и «Наличие системы (службы) медицинского осмотра водителей» соответственно, также являются антиконкурентными, создающие дискриминационные условия доступа перевозчикам на рассматриваемый товарный рынок, препятствуют осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам, исходя из следующих установленных Мурманским УФАС России обстоятельств.

Согласно указанным выше критериям претенденты, оцениваются следующим образом:

**Наличие системы контроля технического состояния транспортных средств**

а) наличие собственной службы контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников)	10
б) наличие службы контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников) по договору на техническое обслуживание с организацией, выполняющей соответствующие работы или оказывающей соответствующие услуги	5
в) отсутствие собственной службы контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников) или договора на техническое обслуживание с организацией, выполняющей соответствующие работы или оказывающей соответствующие услуги	0

**Наличие системы медицинского осмотра водителей**

а) наличие собственной службы медицинского осмотра водителей, отвечающей требованиям действующего законодательства (соответствующих работников)	10
б) наличие договора на медицинское обслуживание с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности (медицинского осмотра водителей), отвечающей требованиям действующего законодательства	5
в) отсутствие информации о наличии собственной службы медицинского осмотра водителей, отвечающей требованиям действующего законодательства (соответствующих работников), либо договора на медицинское обслуживание с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности	0

Федеральным законом от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» пунктом 24 части 1 статьи 12 установлено, что деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) подлежит лицензированию.

Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 N 280 утверждены «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)» (далее по тексту — Положение о лицензировании перевозок).

Согласно подпункту «а» и «в» пункта 4 Положения о лицензировании перевозок, одним из лицензионных требований при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются:

а) 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;

б) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, имеющего высшее или среднее профессиональное медицинское образование и прошедшего обучение по дополнительной образовательной программе "Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств", или наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию;

Следовательно, Положением о лицензировании перевозок прямо предусматривается возможность иметь соискателю лицензии либо оформленные на законном основании помещения и оборудование для технического обслуживания и ремонта транспортных средств, либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств; а также специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, либо наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию.

При этом, указанное положение не содержит градации того, что осуществление указанных выше услуг по договору для соискателя лицензии менее предпочтительно при принятии государственным органом решения о выдаче или не выдачи соответствующей лицензии, а также того обстоятельства, что оказание услуг по договору непосредственно сказывается на безопасности транспортного обслуживания населения.

Таким образом, именно нормативным правовым актом закреплено, что для получения лицензии, то есть разрешения на право осуществления пассажирских перевозок, является достаточным договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств и договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию на проведение предрейсовых медицинских осмотров.

Требования о наличие у соискателя лицензии собственных помещений для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление данных услуг, а также наличие специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, либо наличие договора с медицинской организацией являются равнозначными. Нормативный правовой акт не содержит в качестве лучшего условия для получения лицензии на право осуществления пассажирских перевозок то обстоятельство, что соискатель лицензии у которого

имеется специалист, осуществляющий предрейсовые медицинские осмотры водителей транспортных средств имеет преимущество в получении лицензии, и как следствие, право оказывать данный вид деятельности, перед соискателем у которого имеется всего лишь договор с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию. Указанное применимо и к службе контроля технического состояния транспортных средств. Поскольку Положение о лицензировании перевозок устанавливает знак равенства между соискателем лицензии, имеющим собственную службу контроля и соискателем лицензии, имеющим договор с организацией, оказывающей услуги по контролю технического состояния транспортных средств; соискателем лицензии, имеющим в штате медицинского работника и соискателем лицензии, имеющим договор с медицинской организацией, имеющими соответствующую лицензию, то при оценке конкурсных заявок участников конкурса по спорному критерию, также должен быть обеспечен одинаковый подход.

Следовательно, такие подкритерии оценки, установленные в подпунктах «а» и «б» пункта 12.1.3. как «наличие собственной службы контроля технического состояния автотранспортных средств» и «наличие службы контроля технического состояния транспортных средств по договору на техническое обслуживание с организацией, выполняющей соответствующие работы», а также подкритерии оценки, установленные в подпунктах «а» и «б» пункта 12.1.4.: «наличие собственной службы медицинского осмотра водителей» и «наличие договора на медицинское обслуживание с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности» не должны быть разграничены, либо должны оцениваться одинаково.

В противном случае, подкритерий оценки, предусмотренный подпунктом «а» пункта 12.1.3. и 12.1.4 конкурсной документации необоснованно позволяет конкурсной комиссии начислять перевозчику дополнительные баллы за то, что у него имеется собственная служба контроля технического состояния транспортных средств, а в штате имеется медицинский работник. Данный подкритерий при оценке претендентов ставит участников конкурса в неравное положение, так как:

а) требования, предусмотренные положением о лицензировании предъявляются одинаковыми как для претендента, имеющему собственную службу контроля технического состояния и собственную службу медицинского осмотра, так и для претендента, получающего эти услуги по договору, следовательно, и тот и другой перевозчик должен обеспечить реализацию данных требований;

б) возможность иметь в штате медицинского работника имеют не все хозяйствующие субъекты в силу различных принципов ведения ими своей экономической деятельности, равно как и не все перевозчики могут позволить заключить себе такой договор с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности. Так, различные хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность на рынке пассажирских перевозок, не могут иметь одинаковый штат сотрудников, парк автотранспортных средств, активы, денежные средства и другие необходимые составляющие экономической деятельности.

Таким образом, иметь собственную службу контроля, а в штате необходимого сотрудника или соответствующий договор организацией должен решаться перевозчиками самостоятельно, и орган местного самоуправления, при установке соответствующих подкритериев оценки в конкурсной документации, не вправе

вмешиваться в этот процесс. Установление же различных баллов по рассматриваемому критерию оценки, учитывая равнозначность этих условий, установленных нормативным правовым актом, создает не только необоснованное преимущество в конкурсе при прочих равных критериях оценок, претенденту, имеющему в штате медицинского работника или собственную службу контроля, перед претендентом, имеющим необходимый для этого договор, но и ставит в неравное положение при оценке таких участников конкурса, то есть создает дискриминационные условия доступа на товарный рынок услуг регулярной перевозке пассажиров и ручной клади транспортными средствами категории «М2» на территории муниципального образования г. Мурманск.

При прочих равных условиях оценки и набранного претендентами количества баллов спорные подкритерии, необоснованно препятствуют осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам, у которых не имеется собственной службы контроля технического состояния транспортных средств и собственной службы медицинского осмотра, однако имеющим соответствующие договоры и лицензию на право осуществления пассажирских перевозок, чем устраняется конкуренция на рассматриваемом товарном рынке и является нарушением пунктов 2 и 8 части 1 статьи 15 закона о защите конкуренции.

При указанных обстоятельствах антимонопольный орган не может согласиться с доводами администрации города Мурманска о том, что необходимость начисления претенденту, у которого имеется собственная служба технического контроля и собственная служба медицинского осмотра водителей, большего количества баллов по сравнению с претендентом, у которого имеется только договоры, изложенной в пояснении (Исх. № 05-10-04/2976 от 01.10.2013) вызвана тем, что наличие собственной службы контроля и в штате медработника позволит наиболее эффективно контролировать водителей, а значит и обеспечит усиление контроля исполнения требований транспортной безопасности, так как:

а) требования установленные положением о лицензировании являются обязательными для всех соискателей лицензии;

б) сами лицензионные требования не устанавливают разницы между собственными службами и оказание услуг по договору;

в) спорные подкритерии не направлены на обеспечение безопасности движения при перевозке пассажиров, повышения качества транспортного обслуживания населения;

г) довод администрации о повышении эффективности контроля водителей является субъективным и не исключает возможности злоупотребления медицинским работником (будучи во властно-подчиненных отношениях с работодателем) своими должностными обязанностями по проведению медицинского осмотра водителей и выпуска на линию водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения. Напротив, медицинская организация как третья сторона, обладает большей независимостью при принятии решений, отнесенных к ее компетенции, в частности по допуску водителей к управлению транспортными средствами. Кроме того, поскольку сторонняя медицинская организация, оказывает специализированный вид услуг, предполагается, что при временной нетрудоспособности собственного медицинского работника, количество медицинских работников у специализированной организации является

достаточным для оказания соответствующей услуги, по сравнению с хозяйствующим субъектом, у которого иной профиль экономической деятельности.

Мурманским УФАС России также установлено, что пунктом 12.1.5. конкурсной документации установлен такой критерий оценки, как «Наличие стоянки и хранения для транспортных средств соискателя». Баллы по указанному критерию распределяются следующим образом:

а) наличие собственной стоянки и хранения транспортных средств	10 баллов
б) наличие стоянки и хранения транспортных средств по договору	5 баллов
в) отсутствие собственной стоянки либо договора на стоянку транспортных средств	0 баллов

По мнению антимонопольного органа, указанные подкритерии оценки, закрепленные в п. «а» и «б» не только создают дискриминационные условия доступа на рассматриваемый товарный рынок хозяйствующим субъектам у которых имеется стоянка, но по договору, но и необоснованно препятствует осуществлению ими деятельности, по сравнению с претендентами, у которых собственная стоянка и хранения транспортных средств.

В качестве обоснования необходимости начисления претенденту, у которого имеется собственная стоянка и хранение транспортных средств, администрация представила пояснения из которого следует, что данный критерий вызван необходимостью безопасной, стабильной, своевременной перевозки граждан.

Комиссия Мурманского УФАС России проанализировав указанный выше довод, также находит его необоснованным по следующим основаниям.

Пунктом 2.5.6. Приказа Минтранса РФ от 30.03.1994 N 15 "Об утверждении Требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте" установлено, что при выполнении лицензируемой перевозочной деятельности в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий, владельцы лицензий обеспечивают условия содержания транспортных средств в технически исправном состоянии за счет обеспечения охраны транспортных средств для исключения возможности неразрешенного использования их водителями предприятия или посторонними лицами или нанесения порчи транспортным средствам.

Таким образом, из содержания указанного пункта вытекает, что лицензиат должен всего лишь выполнить обязанность обеспечить охрану транспортных средств, при этом не предъявляются требования каким образом, указанная обязанность должна быть исполнена, посредством организации собственной стоянки или посредством заключения такого договора со сторонней организацией.

Ответчик также не указал, каким образом, наличие собственной стоянки у претендента отвечает большим критериям безопасности по сравнению с претендентом, у которого также имеется стоянка, но по договору. Также не указано, как данный критерий влияет на цель проведения конкурса.

Учитывая, что данный подкритерий оценки не содержит ссылки на то обстоятельство, какой вид договора должен заключаться, однако, самым распространенным видом договора в рассматриваемом случае, является договор аренды или возмездного оказания услуг, при установлении данных подкритериев оценки необходимо учитывать положения гражданского законодательства из которых вытекает следующее.

Согласно статье 606 Гражданского Кодекса Российской Федерации, по договору аренды арендодатель обязуется предоставить арендатору имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование.

В статье 209 ГК РФ предусмотрено, что собственнику принадлежат права владения, пользования и распоряжения своим имуществом.

Принципиальное отличие права собственника от прав арендатора проявляется в том, что собственнику принадлежит право распоряжения своим имуществом, а в договоре аренды отношения по распоряжению имуществом осуществляются с согласия собственника. Кроме этого арендатору имущество предоставляется во временное владение и пользование. Данный признак обуславливает специфику правового регулирования указанных правоотношений.

Арендатор по воле собственника или без неё, в зависимости от того, как это урегулировано законодателем, имеет те же самые права пользования, владения и распоряжения. Так, разумеется, право пользования входит в предмет самого соглашения с собственником. Право владения реализуется арендатором через фактическое обособление объекта права, а право распоряжения регулируется договором, либо законодательством.

В рассматриваемом случае, наличие стоянки в собственности не может предоставлять претендентам дополнительные преимущества в конкурсе, поскольку правовая природа, как договора аренды, так и права собственности предусматривает право владения и пользования имуществом и рассматривается как правовой механизм регулирования правоотношений в области вещного права. Таким образом, и у арендаторов и у собственников должны быть обеспечены равные условия участия в конкурсе.

Согласно части 1 статьи 779 Гражданского Кодекса Российской Федерации по договору возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги.

При таких обстоятельствах претендент, не имеющий собственной стоянки, но заказывающий услуги на хранение и стоянку транспортных средств у сторонней организации, также способен обеспечить выполнение функций, возложенных на него нормативными правовыми актами, по обеспечению охраны транспортных средств наравне с претендентом, имеющим собственную стоянку.

На основании вышеизложенного, установление органом местного самоуправления критерия оценки конкурсных заявок, предусмотренного пунктом 12.1.5. конкурсной документации - «наличие стоянки и хранения для транспортных средств соискателя», и содержащиеся в нем подкритерии «наличие собственной стоянки и хранения транспортных средств», «наличие стоянки и хранения транспортных

средств по договору», также создают дискриминационные условия доступа на товарный рынок услуг регулярной перевозке пассажиров и ручной клади транспортными средствами категории «М2» на территории муниципального образования г. Мурманск, поскольку ставят в неравное положение хозяйствующих субъектов, имеющих собственную стоянку, по сравнению с претендентами у которых также имеется стоянка, но по договору, препятствуют осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами на товарном рынке, и как следствие, могут устранить конкуренцию среди претендентов, что является нарушением пункта 2 и 8 части 1 статьи 15 закона о защите конкуренции.

Антимонопольный орган, также полагает, что подкритерии оценки, установленные пунктами 12.1.6. и 12.1.10. конкурсной документации, а именно: «наличие службы организации пассажирских перевозок (линейной диспетчерской службы)» и «наличие службы безопасности дорожного движения (работников, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения при осуществлении пассажирских перевозок)» соответственно, также создают дискриминационные условия доступа перевозчикам на рассматриваемый товарный рынок, препятствуют осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам.

Согласно указанным выше пунктам претенденты, оцениваются следующим образом:

**Наличие службы организации пассажирских перевозок (линейной диспетчерской службы)**

а) наличие собственной службы организации пассажирских перевозок по диспетчерскому сопровождению	10
б) наличие службы организации пассажирских перевозок по договору на оказание диспетчерского сопровождения	5
в) отсутствие сведений о наличии собственной службы организации пассажирских перевозок по диспетчерскому сопровождению либо договора на оказание диспетчерского сопровождения	0

**Наличие службы безопасности дорожного движения (работников, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения при осуществлении пассажирских перевозок)**

а) наличие собственной службы безопасности дорожного движения (соответствующих работников) на оказание соответствующих услуг	10
б) наличие службы безопасности дорожного движения (соответствующих работников) по договору с иной организацией на оказание соответствующих услуг	5
в) отсутствие собственной службы безопасности дорожного движения (соответствующих работников) и договора с иной организацией на оказание соответствующих услуг	0

Как было указано выше, гражданское законодательство допускает выполнение определенных функций в сфере транспортного обслуживания не лично перевозчиком, а с помощью заключения соответствующего договора со сторонней

организацией. При этом, как претендент, имеющий собственную диспетчерскую службу и службу безопасности дорожного движения, так и претендент, не имеющий такие службы, но обладающий соответствующим договором, достигают цели, установленные конкурсной документацией, направленные на фактическое обеспечение перевозочной деятельности. При указанных обстоятельствах, такие перевозчики должны быть поставлены в равные условия при оценке.

Доказательств администрацией тому обстоятельству, что наличие собственных служб у перевозчика позволяет ему более качественно оказывать услуги, контролировать безопасность транспортных средств по сравнению с организацией, которая оказывает спорные услуги по договору перевозчику, не представлено.

Таким образом, антимонопольный орган приходит к выводу о том, что такие подкритерии оценки, установленные в конкурсной документации, а именно:

пункт 12.1.2. - «год выпуска транспортных средств», согласно которому оцениваются автомобили до 1 года, от 1 года до 3 лет, от 3 лет до 5 лет, свыше 5 лет;

пункт 12.1.3. - «наличие собственной службы контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников)», «наличие службы контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников) по договору на техническое обслуживание с организацией, выполняющей соответствующие работы или оказывающей соответствующие услуги»;

пункт 12.1.4. «наличие собственной службы медицинского осмотра водителей, отвечающей требованиям действующего законодательства (соответствующих работников)», «наличие договора на медицинское обслуживание с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности (медицинского осмотра водителей), отвечающей требованиям действующего законодательства»;

пункт 12.1.5. «наличие собственной стоянки и хранения транспортных средств», «наличие стоянки и хранения транспортных средств по договору»;

пункт 12.1.6. «наличие собственной службы организации пассажирских перевозок по диспетчерскому сопровождению», «наличие службы организации пассажирских перевозок по договору на оказание диспетчерского сопровождения»;

пункт 12.1.10. «наличие собственной службы безопасности дорожного движения (соответствующих работников) на оказание соответствующих услуг», «наличие службы безопасности дорожного движения (соответствующих работников) по договору с иной организацией на оказание соответствующих услуг»,

создают дискриминационные условия доступа на товарный рынок услуг по перевозке пассажиров на территории города Мурманска, поскольку перевозчики, имеющие договоры на оказание услуг, установленных конкурсной документацией и соответственно достигающие целей, направленных на обеспечение перевозочного процесса при оценке конкурсной комиссией поставлены в неравные условия по сравнению с претендентами, имеющими собственные

службы, стоянки и более новые транспортные средства, поскольку последним начисляются более высокие баллы, что является нарушением пункта 8 части 1 статьи 15 закона о защите конкуренции. Кроме того, все вышеперечисленные подкритерии оценки, при прочих равных условиях оценки и набранного количества баллов, необоснованно препятствует осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам - претендентам, у которых имеются транспортные средства с годом выпуска старше 1 года, и которые выполняют функции, связанные с перевозочным процессом пассажиров, посредством заключения договоров со сторонними организациями, поскольку таким претендентам конкурсной комиссией необоснованно начисляется меньшее количество баллов по сравнению с претендентами, имеющими собственные службы, стоянки и более новые транспортные средства.

Анализ представленных протоколов, позволил сделать вывод о том, что на рассматриваемом товарном рынке потенциальными участниками рынка могут быть ИП Шаранов, ИП Шибяев, ИП Мамедов, ОАО «Автоколонна 1118», ООО «Мурманская транспортная компания», ООО «Першерон», ООО Автотранспортное предприятие № 4 «Тосноавто», ООО «МТГ», а также любой другой хозяйствующий субъект, имеющий соответствующую лицензию. Таким образом, поскольку право деятельности на товарном рынке реализуется посредством проведения конкурса, а конкурсная документация содержит антиконкурентные условия оценки заявок, то при таких обстоятельствах они способствуют только устранению конкуренции на рассматриваемом товарном рынке, что является нарушением пункта 2 части 1 статьи 15 закона о защите конкуренции.

Учитывая тот факт, что конкурс является одним из видов торгов, реализация которого состоялась, а пунктом 2 части 1 статьи 17 закона о защите конкуренции установлено, что при проведении торгов, запроса котировок цен на товары (далее - запрос котировок) запрещаются действия, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции, в том числе создание участнику торгов, запроса котировок или нескольким участникам торгов, запроса котировок преимущественных условий участия в торгах, то при указанных обстоятельствах в действиях органа местного самоуправления содержится нарушение также пункта 2 части 1 статьи 17 закона о защите конкуренции, поскольку хозяйствующим субъектам — претендентам, имеющим собственные службы, стоянки и более новые транспортные средства, была создана возможность посредством начисления большего количества баллов по спорным критериям оценки, преимущественные условия участия в конкурсе.

При указанных выше обстоятельствах Комиссия усматривает необходимость выдать администрации города Мурманска предписание.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 - 4 статьи 41, частью 1 статьи 49, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 N 135-ФЗ "О защите конкуренции",

**РЕШИЛА:**

1. Признать в действиях администрации г. Мурманска (183006, Мурманск, пр. Ленина, д. 75) факт нарушения пункта 2 и пункта 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в необоснованном препятствовании осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами на рынке услуг регулярной перевозке пассажиров и ручной клади транспортными средствами категории «М2» на территории муниципального образования г. Мурманск, создании дискриминационных условий доступа на обозначенный товарный рынок, путем принятия Постановления администрации города Мурманска от 11.04.2013 г. № 773, разработки и утверждения конкурсной документации, содержащей в пунктах 12.1.2. - 12.1.6., 12.1.10. антиконкурентные критерии оценки конкурсных заявок, устанавливающих при оценке претендентов неравное положение хозяйствующих субъектов, имеющих собственные службы, стоянки и более новые транспортные средства, по сравнению с претендентами, у которых имеются транспортные средства с годом выпуска старше 1 года, и которые выполняют функции, связанные с перевозочным процессом пассажиров, посредством заключения договоров со сторонними организациями, результатом которых являются возможность устранения конкуренции на данном товарном рынке.

2. Признать в действиях администрации г. Мурманска факт нарушения пункта 2 части 1 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в создании отдельным участникам торгов, а именно претендентам, имеющим собственную службу контроля технического состояния транспортных средств, собственную службу медицинского осмотра водителей, собственную службу организации пассажирских перевозок по диспетчерскому сопровождению, собственную службу безопасности дорожного движения, собственную стоянку и хранения транспортных средств, транспортные средства с годом выпуска до 1 года, преимущественных условий участия в торгах по сравнению с претендентами у которых также имеются необходимые службы и стоянки, но по договору, а транспортные средства со сроком эксплуатации более 1 года также пригодны к использованию, путем необоснованного начисления баллов в большем количестве, следствием чего является негативное воздействие на конкуренцию на рассматриваемом товарном рынке.

3. Выдать администрации г. Мурманска (183006, Мурманск, пр. Ленина, д. 75) предписание о прекращении нарушений, указанных в пункте 1 и 2 резолютивной части настоящего решения.

4. Передать материалы дела о нарушении антимонопольного законодательства для решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.9 "Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях".

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.

## ПРЕДПИСАНИЕ N 33

"23" октября 2013 г.

г. Мурманск

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Мурманской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 N 135-ФЗ "О защите конкуренции", на основании своего решения от "22" октября 2013 г. по делу N 33 о нарушении администрацией г. Мурманска (183006, Мурманск, пр. Ленина, д. 75) пункта 2 и пункта 8 части 1 статьи 15, пункта 2 части 1 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

ПРЕДПИСЫВАЕТ:

1. Администрации г. Мурманска (183006, Мурманск, пр. Ленина, д. 75) в срок до 05 ноября 2013 года прекратить нарушение пункта 2 и 8 части 1 статьи 15 и пункта 2 части 1 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

а именно:

- внести изменения в конкурсную документацию для проведения конкурса на право заключения договора о транспортном обслуживании населения транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам на территории муниципального образования город Мурманск, утвержденную Постановлением администрации города Мурманска от 11.04.2013 г. № 773 путем исключения критериев оценок, предусмотренных пунктами 12.1.2, 12.1.3., 12.1.4, 12.1.5, 12.1.6., 12.1.10 конкурсной документации, либо путем изменения подкритериев оценок, предусмотренных вышеназванными пунктами посредством обеспечения равнозначного подхода к оценке (начисление одинаковых баллов) хозяйствующим субъектам — претендентам, имеющим собственную службу контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников), собственную службу медицинского осмотра водителей, отвечающей требованиям действующего законодательства (соответствующих работников), собственную стоянку и хранения транспортных средств, собственную службу организации пассажирских перевозок по диспетчерскому сопровождению, собственную службу безопасности дорожного движения (соответствующих работников) на оказание соответствующих услуг, и претендентам, имеющим службы контроля технического состояния автотранспортных средств (соответствующих работников) по договору на техническое обслуживание с организацией, выполняющей соответствующие работы или оказывающей

соответствующие услуги; договор на медицинское обслуживание с организацией, имеющей лицензию на соответствующий вид деятельности (медицинского осмотра водителей), отвечающей требованиям действующего законодательства; стоянки и хранения транспортных средств по договору; службу организации пассажирских перевозок по договору на оказание диспетчерского сопровождения; службу безопасности дорожного движения (соответствующих работников) по договору с иной организацией на оказание соответствующих услуг. По критерию «год выпуска транспортных средств» - установить следующие условия оценки: от 0 до 3 лет, от 3 до 5 лет, свыше 5 лет.

2. Администрации г. Мурманска (183006, Мурманск, пр. Ленина, д. 75) в срок до 11 ноября 2013 года уведомить Мурманское УФАС России об исполнении предписания, представив в адрес управления Постановление администрации города Мурманска о внесении изменений в конкурсную документацию.

Предписание может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его выдачи.

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

Привлечение к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, не освобождает от обязанности исполнить предписание антимонопольного органа.