РЕШЕНИЕ
по делу №10-01-15-03/424
о нарушении антимонопольного законодательства

Резолютивная часть решения оглашена 20 октября 2010 г. г. Волгоград
В полном объеме решение изготовлено 03 ноября 2010 г.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Волгоградской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии: Бурба В.В. – заместитель руководителя управления - начальник отдела контроля органов власти;
Члены Комиссии: Снедкова И.Ю. – заместитель начальника отдела контроля органов власти;
Иванов И.П. – старший государственный инспектор отдела контроля органов власти;
Рудаков А.С. – государственный инспектор отдела контроля органов власти,

рассмотрев дело №10-01-15-03/424, по признакам нарушения Главой Октябрьского муниципального района Волгоградской области (404321, Волгоградская область, р.п. Октябрьский, ул. Центральная, 24) ч.1 ст.15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее по тексту – Закон о защите конкуренции),
УСТАНОВИЛА:
27 сентября 2010 года в связи с обнаружением Управлением Федеральной антимонопольной службы по Волгоградской области признаков нарушения ч.1 ст.15 Закона о защите конкуренции Приказом №345 возбуждено дело в отношении Главы Октябрьского муниципального района Волгоградской области.
В соответствии с п. 6 ст. 15 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения муниципального района относится, в том числе создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района.
Глава Октябрьского муниципального района действует на основании Устава Октябрьского муниципального района Волгоградской области, принятого решением Октябрьского районного Совета народных депутатов Волгоградской области от 26.05.2005 №35/369 (далее по тексту – Устав).
Согласно п. 6 ч. 1 ст. 6 данного Устава к вопросам местного значения Октябрьского района относится создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах Октябрьского района.
По вопросам местного значения, согласно ст. 7 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», органами местного самоуправления и должностными лицами местного самоуправления принимаются нормативные акты.
Согласно п. 3 ст. 21 Устава Глава Октябрьского района в пределах своих полномочий издает правовые акты.
Постановлением Главы Октябрьского муниципального района от 24.03.2008 №196 утверждены Правила организации транспортного обслуживания населения на регулярных автобусных маршрутах общего пользования во внутримуниципальном

сообщении Октябрьского муниципального района Волгоградской области (далее по тексту – Правила).
Так как организация транспортного обслуживания населения относится к предмету ведения органов местного самоуправления, то соответственно Главой Октябрьского муниципального района Волгоградской области правомочно принято Постановление Главы Октябрьского муниципального района от 24.03.2008 №196 «Об утверждении правил организации транспортного обслуживания населения на регулярных автобусных маршрутах общего пользования во внутримуниципальном сообщении Октябрьского муниципального района Волгоградской области».
Организатором транспортного обслуживания населения в соответствии с п.1.3.3 Правил является администрация Октябрьского муниципального района.
Проверив положения Правил на соответствие антимонопольному законодательству, Комиссия пришла к следующим выводам:
1. Пункт 2.3 Правил предусматривает, что при организации нового автобусного маршрута или внесении изменения в схему движения и в сводное маршрутное расписание движения автобусов на действующем маршруте перевозчик представляет Организатору, согласно подпункту «б» ходатайство администрации сельского и городского поселения, в котором расположены начальный и конечный пункты маршрута, с обоснованием необходимости организации маршрута.
Часть 1 ст. 34 Конституции РФ развивает принцип свободы экономической деятельности, провозглашенный в ч. 1 ст. 8 Конституции РФ, закрепляя субъективное право на свободное осуществление предпринимательской и иной экономической деятельности.
Статьей 1 Гражданского кодекса РФ (далее по тексту – ГК РФ) предусмотрено, что гражданское законодательство основывается на признании равенства участников регулируемых им отношений, неприкосновенности собственности, свободы договора, недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебной защиты.
В соответствии со ст. 2 ГК РФ, предпринимательской деятельностью является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.
Таким образом, указанная норма Правил является дополнительным требованием, не основанным на действующем законодательстве, приводит к ограничению конкуренции и создает препятствие для доступа перевозчиков на рынок пассажирских перевозок посредством открытия новых маршрутов и расширения действующих, что запрещено ст. 15 закона о защите конкуренции.
2. Согласно пп. «г» п. 2.3 Правил перевозчик представляет Организатору копию лицензии на право осуществления деятельности по перевозке пассажиров с приложением копий лицензионных карточек на автобусы в количестве согласно проекту расписания движения.
В соответствии с п. 11 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.10.2006 № 637, одновременно с документом, подтверждающим наличие лицензии, на каждое транспортное средство, предполагаемое к использованию для перевозок пассажиров, лицензирующий орган выдает лицензиату лицензионную карточку, в которой указываются номер и дата выдачи лицензии,

срок ее действия, марка, модель и государственный регистрационный знак транспортного средства, лицензиат и лицензируемый вид деятельности.
Пункт 12 указанного Положения предусматривает, что в случае изменения состава транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, лицензиат в 15-дневный срок обязан направить или представить в лицензирующий орган заявление о выдаче дополнительных выписок из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионных карточек). В этом случае выписки из документа, подтверждающего наличие лицензии (лицензионные карточки), выдаются в течение 10 дней с даты подачи заявления.
Лицензионная карточка подтверждает то, что деятельность по перевозке пассажиров на конкретном транспортном средстве осуществляется при наличии специального разрешения, то есть лицензии.
Требование пп. «г» п. 2.3 Правил в части приложения копий лицензионных карточек на автобусы в количестве согласно проекту расписания движения на стадии открытия маршрута выполнимо для перевозчиков, у которых в собственности или ином законном основании находится большое число транспортных средств, при этом транспортные средства задействованы на действующих маршрутах. Для перевозчиков, которым необходимо увеличить число автобусов на маршруте за счет приобретения дополнительных транспортных средств либо заключения договора аренды, оформление лицензионных карточек связано с невозвратными финансовыми потерями, возникшими вследствие простоя транспортных средств в период оформления паспорта маршрута.
Требование пп. «г» п. 2.3 не предусмотрено федеральным законодательством и создает дискриминационные условия для деятельности перевозчиков, тем самым противоречит п. 2 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции.
3. Подпункт «е» п. 2.3 Правил предусматривает необходимость предоставления перевозчиком Организатору схемы расположения конечных автобусных остановок, площадок для разворота и отстоя автобусов, согласованные с органами исполнительной власти местного самоуправления, органами государственной инспекции безопасности дорожного движения, дорожными организациями, главным архитектором муниципального района (в случае отсутствия в населенном пункте автовокзала или автостанции).
Исходя из указанной нормы Правил, перевозчик представляет схему площадок для разворота и отстоя автобусов в начальном и конечном пунктах, согласованную с поименованными органами, только в случае отсутствия в населенном пункте автовокзала или автостанции. При наличии в населенном пункте автовокзала или автостанции перевозчик обязан в качестве площадки для разворота и отстоя автобусов использовать территорию автовокзала или автостанции.
Выбор между необходимостью обустройства таких площадок либо осуществления разворота и отстоя автобусов на автовокзалах или автостанциях в соответствии с п. 20 Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, утвержденных Приказом Минтранса РСФСР №200 от 31.12.1981, зависит от величины пассажиропотока и дорожных условий. Данной нормой не исключается организация площадок для разворота и отстоя автобусов вне территории автостанций или автовокзалов при их наличии в населенных пунктах.
Таким образом, требование пп. «е» п. 2.3 Правил, противоречит Приказу Минтранса РСФСР № 200 от 31.12.1981 и понуждает перевозчиков заключать договор на услуги автовокзалов и автостанций с их владельцами.
Администрация Октябрьского муниципального района, как Организатор транспортного обслуживания населения, требуя организовать автобусный маршрут с соблюдением перевозчиками (заказчиками услуг автовокзалов или

автостанций) требований пп. «е» п.2.3 Правил, ограничивает возможность перевозчика организовать маршрут с использованием площадок для разворота и отстоя автобусов, созданных самостоятельно либо иным перевозчиком.
Пунктом 2 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции органам местного самоуправления запрещается препятствовать осуществлению деятельности хозяйствующими субъектами, в том числе путем установления не предусмотренных законодательством РФ требований к товарам или к хозяйствующим субъектам, следовательно, требования, предусмотренные пп. «е» п. 2.3 Правил противоречат указанной норме закона.
4. В соответствии с пп. «ж» п. 2.3 Правил перевозчик представляет Организатору проект маршрутного расписания, согласованный с владельцами автовокзалов (автостанций), расположенных по маршруту следования.
Следовательно, автовокзалы (автостанции), расположенные по маршруту следования, являются единственно возможными пунктами прибытия и отправления автобусов.
Статьей 1 Гражданского кодекса РФ предусмотрено, что гражданское законодательство основывается на признании равенства участников регулируемых им отношений, неприкосновенности собственности, свободы договора, недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебной защиты.
Данное требование Правил приводит или может привести к ограничению конкуренции, так как ставит перевозчиков в зависимость от воли лица - владельца автовокзала (автостанции), который, в свою очередь, может оказывать влияние на общие условия обращения товара на рынке по предоставлению услуг пассажирских перевозок автомобильным транспортом.
Таким образом, пп. «ж» п. 2.3 Правил, устанавливает не предусмотренное законодательством РФ требование, что противоречит п.2 ч.1 ст.15 Закона о защите конкуренции.
5. Требование пп. «и» п. 2.3 Правил обязывает перевозчика представить Организатору копию лицензии на проведение медицинских осмотров водителей или копию договора на их проведение с организацией, имеющей данную лицензию, в случае отсутствия возможности у перевозчика производить данные работы самостоятельно.
Указанное требование предоставляет преимущественное право для открытия маршрута тем перевозчикам, которые уже осуществляют предпринимательскую деятельность на рынке пассажирских перевозок.
Медицинский осмотр водителей обязателен перед непосредственным выходом на линию, поэтому, очевидно, что указанный договор будет заключенным у перевозчика обслуживающего действующий маршрут.
Данное требование для перевозчика, претендующего на вновь открываемый маршрут, является понуждением к заключению такого договора, так как без предоставления указанных копий перевозчику будет отказано в открытии маршрута, что в свою очередь противоречит ч. 1 ст. 421 ГК РФ, предусматривающей запрет понуждения к заключению договора, и создает препятствие для доступа перевозчиков на рынок посредством открытия новых маршрутов.
Таким образом, пп. «и» п. 2.3 Правил, устанавливает к перевозчику не предусмотренное законодательством РФ требование, что противоречит п. 2 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции.
6. В соответствии с пп. «к» п. 2.3 Правил перевозчик представляет Организатору

сведения о составе и квалификации водителей по установленной организатором форме (для междугородных маршрутов).
Положение данного пункта выходит за рамки полномочий Администрации Октябрьского муниципального района.
Согласно пп. «е» п. 4 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30.10.2006 № 637, установлено одно из требований для получения лицензии, а именно наличие у лицензиата (соискателя лицензии) водителей, имеющих необходимые квалификацию и стаж работы и прошедших медицинское освидетельствование.
Соответственно, проверку соответствия лицензионным требованиям и условиям при осуществлении перевозок пассажиров выполняет лицензирующий орган, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта через территориальные органы - управления государственного автодорожного надзора.
Следовательно, требование Администрации Октябрьского муниципального района к перевозчику представить сведения о водителях при открытии маршрута является незаконным, поскольку проверка лицензионных требований относится к полномочиям федерального органа.
Таким образом, пп. «к» п. 2.3 Правил, устанавливает к перевозчику не предусмотренное законодательством РФ требование, что противоречит п.2 ч.1 ст.15 Закона о защите конкуренции.
7. Согласно п. 2.6 Правил отказ в организации нового маршрута возможен, в том числе в случае несоответствия подвижного состава виду перевозок.
В соответствии с п. 1 ст. 17 Федерального закона от 08.08.2001 №128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, подлежит лицензированию.
В соответствии с п. 4 Положения о лицензировании вышеназванного вида деятельности, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.10.2006 № 637, одним из лицензионных требований и условий является наличие у лицензиата (соискателя лицензии) на праве собственности или на ином законном основании транспортных средств, соответствующих по назначению, конструкции, внешнему и внутреннему оборудованию техническим требованиям в отношении перевозок пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении.
Согласно п. 11 указанного Положения одновременно с документом, подтверждающим наличие лицензии, на каждое транспортное средство, предполагаемое к использованию для перевозок пассажиров, лицензирующий орган выдает лицензиату выписку из этого документа (лицензионную карточку), в которой указываются номер и дата выдачи лицензии, срок ее действия, марка, модель и государственный регистрационный знак транспортного средства, лицензиат и лицензируемый вид деятельности.
Лицензионная карточка является документом, подтверждающим наличие лицензии, и удостоверяет право лицензиата на осуществление пассажирских перевозок на конкретном транспортном средстве.
Проверку соответствия лицензионным требованиям и условиям при осуществлении перевозок пассажиров выполняет лицензирующий орган, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта через территориальные органы - управления государственного автодорожного надзора.
Следовательно, контроль Администрации Октябрьского муниципального района за соответствием подвижного состава виду перевозок, так как несоответствие

подвижного состава виду перевозок может служить отказом в организации нового маршрута (следует из п. 2.6 Правил), наделяет орган местного самоуправления в лице Организатора правом контроля за соблюдением лицензионных требований, которое входит в полномочия федерального органа
Таким образом, указанная норма п. 2.6 Правил наделяет орган местного самоуправления полномочием, осуществление которого приводит или может привести к ограничению конкуренции, что запрещено ст. 15 Закона о защите конкуренции.
8. Пунктом 3.5 Правил установлено, что расписания движения составляются на основании данных нормирования скоростей движения автобусов и материалов обследования пассажиропотоков на маршрутах.
Независимо от разнотипности подвижного состава на пригородном маршруте норма времени на рейс устанавливается единая, определяемая по подвижному составу с более низкими динамическими качествами.
При утверждении сводного маршрутного расписания организатор должен обеспечить контроль за скоординированным и равномерным движением автобусов на маршруте, обеспечивая равные условия работы на маршруте для всех перевозчиков, а также за соответствием расписания требованиям безопасности дорожного движения.
Согласно требованиям ГОСТа Р 51825-2001 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования» исполнитель обеспечивает осуществление перевозки в соответствии с установленным расписанием, другими требованиями по времени и скорости движения автотранспортных средств, предусмотренных договором перевозки.
При этом перевозка пассажиров должна осуществляться при соблюдении следующих условий, в том числе: назначение и вид исполнения автотранспортных средств должны соответствовать виду перевозок с учетом дорожных и погодно-климатических условий; количество перевозимых пассажиров не должно превышать норм вместимости; путь следования автотранспортного средства (маршрут) и параметры его движения (расписание, скорость, места остановок и т.п.) должны соответствовать условиям договора перевозки, установленным в технических документах с обязательным соблюдением Правил дорожного движения.
Таким образом, п.3.5 Правил, во-первых, установлено дополнительное, не предусмотренное федеральным законодательством требование к составлению расписания движения транспорта на маршруте в части подготовки материалов обследования пассажиропотоков на маршрутах. То есть перевозчики, усматривающие выгодное изменение расписания движения транспорта в зависимости от спроса потребителей и действий конкурентов, ограничены в законном праве осуществлять предпринимательскую деятельность самостоятельно и оказывать услуги по перевозке пассажиров. Указанные нормы Правил создают препятствия для доступа перевозчиков на рынок посредством открытия новых маршрутов и расширения действующих.
Во-вторых, требование п.3.5 Правил, предусматривающее, что норма времени на рейс устанавливается единая, определяемая по подвижному составу с более низкими динамическими качествами независимо от разновидности подвижного состава на пригородном маршруте, противоречит целям Закона о защите конкуренции, а именно: обеспечение единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в РФ, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков (ч.2 ст.1 Закона о защите конкуренции).

Таким образом, нормы п.3.5 Правил создают необоснованное препятствование осуществлению предпринимательской деятельности по перевозке пассажиров, что противоречит п.2 ч.1 ст.15 Закона о защите конкуренции.
9. Пунктом 5.5 Правил предусмотрено наличие у водителя автобуса, осуществляющего перевозки на маршруте общего пользования, помимо предусмотренных Правилами дорожного движения, следующих документов:
- заверенной перевозчиком копии документа по форме, установленной организатором, удостоверяющего право работы на маршруте;
- рабочего маршрутного расписания (графика) движения;
- листа учета выполненных рейсов (листа регулярности);
- схемы опасных участков маршрута;
- билетно-учетной документации.
В силу п. 1 ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее по тексту - Закон о безопасности дорожного движения) юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на территории РФ деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения.
Документы, которые водитель транспортного средства обязан иметь при себе и по требованию сотрудников милиции передавать для проверки, перечислены в п.2.1.1 Правил дорожного движения РФ. В случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством, иметь и передавать для проверки работникам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта лицензионную карточку, путевой лист и товарно-транспортные документы.
Кроме того, в соответствии с п.2.3.6. Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного Приказом Минтранса РФ от 08.01.1997 №2, владельцы автобусов обязаны обеспечить водителей необходимыми путевыми и иными документами, предусмотренными действующими нормативными правовыми актами. Также согласно п.5.2.3 указанного Положения владелец автобуса, выполняющего регулярные автобусные перевозки, обязан обеспечить водителя графиком движения на маршруте и схемой маршрута с указанием опасных участков (в случае рейсов большой протяженности).
Из системного анализа Правил в его взаимосвязи с положениями федерального законодательства не усматривается смысл документов, дополнительно поименованных в п. 5.5 Правил.
Таким образом, требования п. 5.5 Правил из-за правовой неопределенности нормы и возможности неограниченного усмотрения в процессе ее правоприменения могут повлечь необоснованное препятствование осуществлению предпринимательской деятельности перевозчиков.
Соответственно п. 5.5 Правил необоснованно устанавливает не предусмотренные законодательством РФ требования к перевозчикам и оказываемым ими услугам, что запрещается п. 2 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции.
10. Пунктом 6.2 Правил предусмотрено, что пользование дорожными коммуникациями, расположенными на маршруте регулярных перевозок, осуществляется на основе договора между их владельцем и перевозчиком.
Исходя из п. 1.3.11 Правил под дорожными коммуникациями (объектами транспортной инфраструктуры) понимается система специально оборудованных объектов улично-дорожной сети, предназначенных для обеспечения движения маршрутных транспортных средств и обслуживания пассажиров на маршрутах общего пользования (автовокзалы, автостанции, автопавильоны, билетные кассы, автобусные остановки, площадки для разворота и отстоя автобусов, системы

диспетчерского регулирования, связи и информации).
В соответствии с п. 1 ст. 3 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее по тексту - Закон об автомобильных дорогах) к объектам транспортной инфраструктуры отнесена автомобильная дорога (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы, а также дорожные сооружения, являющиеся технологической частью дороги).
Под пользователями автомобильных дорог понимаются физические и юридические лица, использующие автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения (ч. 1 ст. 27 Закона об автомобильных дорогах).
В силу п. 1 ст. 28 Закона об автомобильных дорогах пользователи автомобильными дорогами имеют право свободно и бесплатно осуществлять проезд транспортных средств, перевозки пассажиров, грузов по автомобильным дорогам общего пользования в пределах РФ, за исключением случаев использования платных автомобильных дорог и случаев временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам в соответствии с указанным Федеральным законом. Также о праве участников дорожного движения свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил говорится и в п. 3 ст. 24 Закона о безопасности дорожного движения.
Под владельцами автомобильных дорог понимаются исполнительные органы государственной власти, местная администрация (исполнительно-распорядительный орган муниципального образования), физические или юридические лица, владеющие автомобильными дорогами на вещном праве в соответствии с законодательством РФ (ст.3 Закона об автомобильных дорогах).
В соответствии с п. 1 ст. 421 ГК РФ граждане и юридические лица свободны в заключении договора. Понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена названным Кодексом, законом или добровольно принятым обязательством.
Таким образом, п. 6.2. устанавливает изъятие из общего права свободного и беспрепятственного пользования объектами транспортной инфраструктуры. Так как данная норма не может быть установлена нормативным актом органа местного самоуправления, то она незаконна. Кроме того, данной нормой органа местного самоуправления не соблюдена гарантия государственной защиты свободы в заключении договора, предусмотренная ст. 421 ГК РФ.
Следовательно, п. 6.2. Правил противоречит п. 2 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции, которая запрещает органам местного самоуправления необоснованно препятствовать осуществлению деятельности хозяйствующим субъектам, устанавливая не предусмотренных законодательством РФ требования к хозяйствующим субъектам.
11. Пунктом 6.7 Правил установлено, что использование автобусных остановок маршрутов общего пользования при организации специальных, туристско-экскурсионных и заказных маршрутов не допускается.
Перевозки пассажиров и багажа, согласно ст. 5 Федерального закона от 8.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее по тексту - Устав автомобильного транспорта), подразделяются на регулярные перевозки, перевозки по заказам и перевозки легковыми такси. Пункт 5.12 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного Приказом Минтранса РФ от 08.01.1997 №2, закрепляет, что оформление заказов на выделение автобусов юридическим и

физическим лицам для осуществления туристско-экскурсионных, специальных, разовых перевозок производится владельцами автобусов в соответствии с правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, правилами организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, другими нормативными документами. Из смысла данного пункта следует, что туристско-экскурсионные, специальные и разовые перевозки, осуществляемые на основании оформленных заказов, относятся к перевозкам по заказу.
Следовательно, из содержания п. 6.7 Правил усматривается запрет использовать места остановки транспортных средств по маршруту регулярных перевозок, оборудованные для посадки, высадки пассажиров и ожидания транспортных средств, при организации перевозок по заказу.
Статья 27 Устава автомобильного транспорта устанавливает, что перевозка пассажиров и багажа по заказу осуществляется на основании договора фрахтования, заключенного в письменной форме. При этом согласно ст. 28 Устава маршрут перевозки пассажиров и багажа по заказу определяется договором фрахтования, если иное не установлено законом.
Согласно п. 5 Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами, утвержденного Приказом Минтранса РФ от 08.01.1997 №2, туристско-экскурсионные и иные регулярные перевозки организуются в соответствии с п.п. 5.2 - 5.8 указанного Положения, то есть организуются в том же порядке, что и регулярные перевозки.
Статьей 24 Закона о безопасности дорожного движения установлено, что участники дорожного движения имеют право свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил.
Стандартные требования к услугам пассажирского автомобильного транспорта, в том числе включенным в туристический продукт, установлены ГОСТом Р 51825-2001 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования», утвержденными Постановлением Госстандарта РФ от 14.11.2001 №461-ст. Согласно п. 4.3.3.2 ГОСТа Р 51825-2001 посадку (высадку) пассажиров и погрузку (выгрузку) багажа следует производить в неподвижно стоящее автотранспортное средство в соответствии с правилами посадки - высадки на оборудованных или необорудованных остановочных пунктах (в зависимости от технологии перевозки) при соблюдении правил дорожного движения.
Таким образом, установленный п. 6.7 Правил запрет на использование автобусных остановок маршрутов общего пользования при организации специальных, туристско-экскурсионных и заказных маршрутов не основан на положениях федерального законодательства и ограничивает право перевозчиков, намеривающихся осуществлять либо осуществляющих перевозки по заказу (отдельному виду перевозок), а также их заказчикам, пользоваться объектами транспортной инфраструктуры при участии в дорожном движении.
Исходя из вышеуказанного, п. 6.7 Правил противоречит п. 2 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции, так как устанавливает требование к вышеуказанным услугам транспортного обслуживания, не предусмотренное законодательством РФ.

Таким образом, пунктами Правил, а именно пп. «б», «г», «е», «ж», «и», «к» п.2.3, п. 2.6 (в части наличия основания для отказа в случае несоответствия подвижного состава виду перевозок), п.3.5, п.5.5, п.6.2, п.6.7 установлены требования к услугам по перевозке пассажиров и к хозяйствующим субъектам (перевозчикам) не предусмотренные законодательством РФ, что противоречит п. 2 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции.

Исходя из смысла антимонопольного законодательства, акты органов местного самоуправления не должны вступать в противоречие с федеральным законодательством, ущемлять права и интересы участников гражданского оборота, поэтому Постановление Главы Октябрьского муниципального района Волгоградской области от 24.03.2008 № 196 «Об утверждении правил организации транспортного обслуживания населения на регулярных автобусных маршрутах общего пользования во внутримуниципальном сообщении Октябрьского муниципального района Волгоградской области», не может противоречить актам, имеющим большую юридическую силу.
В ходе рассмотрения дела Постановлением Главы Октябрьского муниципального района Волгоградской области от 07.10.2010 №696 «О внесении изменений в постановление Главы Октябрьского муниципального района Волгоградской области от 24.03.2008 г. № 196 «Об утверждении Правил организации транспортного обслуживания населения на регулярных автобусных маршрутах общего пользования во внутримуниципальном сообщении Октябрьского муниципального района Волгоградской области» внесены изменения в части, противоречащей антимонопольному законодательству.
Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, статьей 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,
Р Е Ш И Л А:
1. Признать факт нарушения Главой Октябрьского муниципального района Волгоградской области ч.1 ст.15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», которое выразилось в принятии Постановления Главы Октябрьского муниципального района от 24.03.2008 № 196, которым утверждены подпункты «б», «г», «е», «ж», «и», «к» п.2.3, п.2.6 (в части наличия основания для отказа в случае несоответствия подвижного состава виду перевозок), п.3.5, п.5.5, п.6.2, п.6.7 Правил организации транспортного обслуживания населения на регулярных автобусных маршрутах общего пользования во внутримуниципальном сообщении Октябрьского муниципального района Волгоградской области, противоречащие ч.1 ст.15 Закона о защите конкуренции.
2. Не выдавать Главе Октябрьского муниципального района Волгоградской области предписание в связи с добровольным устранением последствий нарушения.