

Комиссия Татарстанского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии: <...> – (должностное лицо)  
Члены Комиссии: <...> – (должностное лицо)  
<...> – (должностное лицо)

рассмотрев дело №016/01/15-452/2022 по признакам нарушения Исполнительным комитетом Елабужского муниципального района Республики Татарстан (ИНН 1646018237) пункта 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, что выразилось в нарушении порядка разработки Постановления Исполнительного комитета Елабужского муниципального района Республики Татарстан от 29.12.2021 №1848 «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан», которое поставило ИП <...> в неравное положение при осуществлении регулярных перевозок в городе Елабуга перед другими перевозчиками,

в присутствии <...> - представителя ИП <...> (по доверенности лично), представителя Исполнительного комитета Елабужского муниципального района Республики Татарстан <...> (по доверенности по ВКС), <...> – представителя заинтересованного лица ИП <...> (по доверенности по ВКС);

в отсутствие представителя ИП <...>, ИП <...> надлежащим образом извещены;

УСТАНОВИЛА:

В соответствии со ст. 22 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее также – Закон о защите конкуренции) антимонопольный орган призван обеспечивать государственный контроль за соблюдением антимонопольного законодательства, выявлять нарушения антимонопольного законодательства, принимать меры по прекращению нарушений антимонопольного законодательства и привлекать к ответственности за такие нарушения; предупреждать монополистическую деятельность, недобросовестную конкуренцию, другие нарушения антимонопольного законодательства федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, иными осуществляющими функции указанных органов органами или организациями, а также государственными внебюджетными фондами, хозяйствующими субъектами, физическими лицами.

В целях реализации своих функций и целей, административный орган наделен рядом полномочий, определенных статьей 23 Федерального закона от 26.07.2006г. №135-ФЗ «О защите конкуренции», в числе которых - недопущение действий, которые могут являться препятствием для возникновения конкуренции и (или) могут привести к ограничению, устранению конкуренции и нарушению антимонопольного законодательства.

В соответствии с п. 6 Положения о Территориальном органе Федеральной антимонопольной службы, утвержденного Приказом Федеральной антимонопольной службы №649/15 от 23.07.2015, территориальный орган Федеральной антимонопольной службы осуществляет функции по контролю за соблюдением антимонопольного законодательства.

Территориальный орган ФАС России имеет право возбуждать и рассматривать дела о нарушениях антимонопольного законодательства (п. 6.4 Положения), выдавать предписания, обязательные для исполнения юридическими и физическими лицами, территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, в случаях, предусмотренных антимонопольным законодательством (п. 6.5.1 Положения).

Основанием для возбуждения дела в отношении Исполнительного комитета Елабужского муниципального района Республики Татарстан (далее-Исполнительный комитет) является невыполнение требований Предупреждения Татарстанского УФАС России №П06-48/2021 (Исх.№АР-06/10782 от 25.08.2021) о необходимости прекращения нарушения пункта 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее- Закон о защите конкуренции), выразившимся в нарушении порядка разработки расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан, которое поставило ИП <...> в неравное положение при осуществлении регулярных перевозок в городе Елабуга перед другими перевозчиками.

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Республике Татарстан поступило обращение ИП <...> (вх.№6915/ж от 21.05.2021) по вопросу соблюдения Исполнительным комитетом антимонопольного законодательства при принятии постановления №404 от 26 марта 2021 года «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан» (далее-Постановление). Позднее от ИП <...> в адрес Татарстанского УФАС России поступили дополнительные материалы по обращению (вх.№9376 от 12.07.2021; вх.№10362 от 02.08.2021).

В целях рассмотрения обращения ИП <...> Татарстанское УФАС России направило запрос информации в адрес Исполнительного комитета (исх. №АЯ-06/7011 от 10.06.2021).

Изучив доводы ИП <...>, изложенные в обращении, приложенные к обращению материалы, а также ответ Исполнительного комитета (вх. №8432 от 23.06.2021), Татарстанское УФАС России установило следующее.

26 марта 2021 года Исполнительный комитет принял Постановление. Пунктом 1 Постановления утверждено временное расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе, которое является приложением №1 к Постановлению.

Постановлением установлены временные интервалы движения автобусов маршрута №9, который обслуживает ИП <...>, относительно впереди движущихся автобусов смежных маршрутов:

-относительно впереди движущегося автобуса маршрута №3а (обслуживает ИП <...>) - 3 минуты (остановка УТТ), 2 минуты (остановка Ипподром), 2 минуты (остановка ГДК), 3 минуты (остановка НГДУ), 3 минуты (остановка ЕЦРБ), 3 минуты (остановка Александровский сад), 4 минуты (остановка площадь Ленина), 3 минуты (остановка улица Стахеевых), 2 минуты (остановка улица Тугарова), 3 минуты (остановка улица М. Джалиля);

-относительно впереди движущегося автобуса маршрута №6 (обслуживает ИП <...>) -2 минуты (остановка улица Нечаева), 3 минуты (остановка ТЦ Берёзка), 2 минуты (улица Марджани), 2 минуты (остановка Доктор М), 3 минуты (остановка Магнит), 3 минуты (остановка ГИБДД), 2 минуты (остановка г/о Факел), 1 минута (остановка НГДУ), 1 минута (остановка ЕЦРБ), 1 минута (остановка Александровский сад), 2 минуты (остановка пл. Ленина), 1 минута (остановка улица Стахеевых), 0 минут (остановка улица Тугарова), 2 минуты (остановка ул. М. Джалиля), 2 минуты (остановка КФУ);

-относительно впереди движущегося автобуса маршрута №3 (обслуживает ИП <...>) -1 минута (остановка Доктор М), 3 минуты (остановка ТЦ Магнит), 3 минуты (остановка ГИБДД), 3 минуты (остановка г/о Факел), 3 минуты (остановка мкр Танайка), 2 минуты (остановка УТТ), 1 минута (остановка Ипподром), 1 минута (остановка ГДК), 2 минуты (остановка НГДУ), 2 минуты (остановка ЕЦРБ), 2 минуты (остановка Александровский сад), 3 минуты (площадь Ленина), 2 минуты (улица Стахеевых), 1 минута (улица Тугарова), 3 минуты (ул. М.Джалиля), 3 минуты (КФУ).

В то же время временные интервалы движения автобусов маршрута №8, который обслуживает ИП <...>, относительно впереди движущихся автобусов смежных маршрутов представлены в расписании, утвержденным Постановлением, в следующем виде:

-относительно -относительно впереди движущегося автобуса маршрута №3а (обслуживает ИП <...>) - 4 минуты (г/о Факел), 4 минуты (мкр Танайка 2), 4 минуты (УТТ), 4 минуты (Ипподром), 4 минуты (Макдоналдс), 5 минут (НГДУ), 6 минут (ЕЦРБ), 7 минут (Александровский сад), 8 минут (площадь Ленина);

-относительно впереди движущегося автобуса маршрута №6 (обслуживает ИП <...>) -4 минуты (ул. Х. Нечаева), 6 минут (ТЦ Берёзка), 5 минут (г/о Факел), 5 минут (мкр Танайка), 4 минуты (НГДУ), 5 минут (ЕЦРБ), 6 минут (Александровский сад), 8 минут (площадь Ленина);

-относительно впереди движущегося автобуса маршрута №3 (обслуживает ИП <...>) -4 минуты (г/о Факел), 4 минуты (УТТ), 4 минуты (Ипподром), 4 минуты (Макдоналдс), 5 минут (НГДУ), 6 минут (ЕЦРБ), 7 минут (Александровский сад), 9 минут (площадь Ленина).

Таким образом, Исполнительный комитет Постановлением установил разные интервалы движения автобусов ИП <...> и ИП <...> относительно впереди идущих автобусов на одних и тех же участках движения.

Временной интервал относительно впереди движущегося автобуса имеет важное значение для перевозчика, так как чем больше такой временной интервал, тем больше пассажиров может подойти к остановочному пункту, а следовательно, тем больше пассажиров может увезти автобус, следующий за впереди идущим автобусом. Уменьшение временного интервала относительно впереди движущегося автобуса может привести к тому, что позади идущий автобус будет идти «пустым», так как все пассажиры, находящиеся на остановочном пункте, уедут на впереди идущем автобусе.

Все автобусные перевозки по муниципальным маршрутам города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан осуществляются по нерегулируемым тарифам. В соответствии с пунктом 18 части 1 статьи 3 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 о перевозках) регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам - регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком.

Осуществляя перевозку по нерегулируемым тарифам, перевозчик получает выручку исключительно от продажи билетов за проезд в автобусе. Оплата перевозок по нерегулируемым тарифам из государственного (муниципального) бюджета действующим законодательством не предусмотрена.

Изменение в расписании движения автобусов может привести к перераспределению пассажиропотока между перевозчиками, что в свою очередь может привести к уменьшению выручки у одних перевозчиков и увеличению выручки у других перевозчиков. Следовательно, любое действие уполномоченного органа (в данном случае им является Исполнительный комитет), которое может привести к перераспределению пассажиропотока, должно быть законным и обоснованным.

В соответствии с частью 1 статьи 12 Закона о перевозках порядок установления, изменения, отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок, межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок (в том числе порядок рассмотрения заявлений юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, участников договора простого товарищества об установлении, изменении либо отмене данных маршрутов, а также основания для отказа в установлении либо изменении данных маршрутов, основания для отмены данных маршрутов) устанавливается с учетом положений настоящего Федерального закона:

в отношении муниципальных маршрутов регулярных перевозок - законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя либо муниципальными нормативными правовыми актами;

в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок - законами или иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

22 мая 2019 года Исполнительный комитет города Елабуга Елабужского муниципального района Республики Татарстан принял постановление №11 «Об утверждении Порядка установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок, а также изменения расписаний движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе и Порядка ведения реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок» (далее- Порядок).

Пунктом 4 Порядка установлен Порядок изменения расписаний движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок. Согласно пункту 4.1 Порядка изменение расписания на действующем маршруте производится по инициативе Уполномоченного органа или по заявлению перевозчика. Изменение расписания производится путем разработки и утверждения нового расписания.

В связи с изложенным в целях выяснения порядка разработки расписания, утвержденного Постановлением, Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета (исх. №АЯ-06/7011 от 10.06.2021) информацию о том, проводил ли Исполнительный комитет исследования пассажиропотока города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан перед изданием Постановления.

Исполнительный комитет не представил доказательств того, что перед разработкой расписания, утвержденного Постановлением, проводились исследования пассажиропотока.

Ссылка Исполнительного комитета на то, что Документом планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам на территории города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан на 2019 - 2021 годы, утвержденным постановлением Исполнительного комитета муниципального образования города Елабуга №25 от 01 октября 2020 года, предусмотрено изменение расписания и изменение максимального количества транспортных средств на муниципальных маршрутах города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан, по маршрутам: №-№ 1, 2, 3, 3А, 4, 4А, 5, 6, 6А, 7, 8, 9, 10, 12, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, является не состоятельной, так как в Документе планирования не указано, на сколько будет изменено расписания движения транспортных средств на муниципальных маршрутах города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан, по маршрутам.

Расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам не может быть произвольным. Расписание движения транспортных средств является нормативным документом, который требует его разработки на основании объективных данных состояния маршрутной сети, которые должны быть подтверждены объективными обследованиями.

Указанная позиция отражена во вступившим в законную силу решении Арбитражного суда Республики Татарстан по делу №А65-33452/2019.

Однако Исполнительный комитет не представил доказательств того, что им при принятии решения об утверждении нового расписания была соблюдена процедура, предусмотренная главой 4 вышеуказанного Порядка, которая непосредственно регламентирует порядок изменения расписаний движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок.

Из пункта 11 Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р, следует, что при расчете экономически

обоснованной стоимости перевозки выполняется необходимо учитывать расписание движения транспортных средств по маршрутам и данные о пассажирообороте

Следовательно, указанная методика Министерства транспорта Российской Федерации подтверждает, что расписание движения транспортных средств и пассажирооборот оказывают существенное влияние на доходы и затраты перевозчика, возникающие у него при осуществлении пассажирских перевозок, и, соответственно, на ценообразование стоимости проезда.

Таким образом, необоснованные действия по изменению расписания движения транспортных средств для перевозчиков, которые осуществляют регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам в отсутствие бюджетного финансирования, могут поставить одних перевозчиков в неравное положение при осуществлении перевозок перед другими перевозчиками, а также могут приводить к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

Ввиду вышеизложенного, Исполнительному комитету Татарстанским УФАС России было выдано предупреждение №П06-48/2021 (Исх.№АР-06/10782 от 25.08.2021) о необходимости прекращения нарушения пункта 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Предупреждением Исполнительному комитету указывалось на необходимость:

разработки расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан с соблюдением Порядка установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок, а также изменения расписаний движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе и Порядка ведения реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок, утверждённого постановлением Исполнительного комитета города Елабуга Елабужского муниципального района Республики Татарстан №11 от 22 мая 2019 года, обеспечивающего равные условия осуществления перевозок всем перевозчикам, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе;

отмены постановления №404 от 26 марта 2021 года «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан».

Предупреждение должно быть исполнено в течение 90 дней с момента получения. Предупреждение было получено Исполнительным комитетом 26.08.2021 года посредством межведомственной системы электронного документооборота «Практика», что подтверждается присвоением документу входящего номера (Вх.№ 7090 от 26.08.2021).

Далее в адрес Татарстанского УФАС России были направлены ходатайства (Вх.№16135 от 06.12.2021, а также Вх.№17330 от 28.12.2021) о продлении срока исполнения предупреждения. По результатам рассмотрения вышеуказанных ходатайств Управлением Федеральной антимонопольной службы по Республике Татарстан были приняты решения (Исх.№АЯ-06/15782 от 09.12.2021, а также Исх.№АЯ-06/105 от 11.01.2021) о продлении сроков исполнения указанного предупреждения до 27 декабря 2021 года и до 30 января 2022 года соответственно.

10.01.2022 в адрес Татарстанского УФАС России поступил ответ на предупреждение (Вх.№17 от 10.01.2022), в котором было указано, что расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан принято Постановлением Исполнительного комитета от 29.12.2021 №1848 «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан» (далее – Постановление №1848 от 29.12.2021).

Кроме того, в адрес Татарстанского УФАС России также поступили пояснения от <...> (Вх.№ 496 от 18.01.2022), касающиеся невыполнения Исполнительным комитетом Предупреждения №П06-48/2021.

Изучив представленные от Исполнительного комитета документы, а также письменные пояснения от <...> (Вх.№ 496 от 18.01.2022), Татарстанское УФАС России пришло к следующим выводам.

Во-первых, Исполнительным комитетом 27.07.2021 года было принято Постановление № 1045 «Об утверждении реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории г. Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан» (далее – Постановление №1045 от 27.07.2021).

В соответствии с Постановлением №1045 от 27.07.2021, а также имеющимися в распоряжении Татарстанского УФАС России свидетельствами и картами маршрутов регулярных перевозок, для осуществления регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан для перевозчиков было установлено максимальное количество транспортных средств каждого класса:

- 1) для маршрута № 2 (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств;
- 2) для маршрута № 4а (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств;
- 3) для маршрута № 5 (ИП <...>) установлено расписание для 3 единиц транспортных средств;
- 4) для маршрута № 6 (ИП <...>) установлено расписание для 6 единиц транспортных средств;
- 5) для маршрута № 6а (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств;
- 6) для маршрута № 8 (ИП <...>) установлено расписание для 3 единиц транспортных средств;
- 7) для маршрута № 9 (ИП <...>) установлено расписание для 3 единиц транспортных средств.

Однако, Постановлением Исполнительного комитета №1848 от 29.12.2021 установлено следующее максимальное количество транспортных средств для каждого маршрута:

- 1) для маршрута № 2 (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021;
- 2) для маршрута № 4а (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021;
- 3) для маршрута № 5 (ИП <...>) установлено расписание для 1 единицы транспортных средств, что не соответствует максимуму согласно Постановлению № 1045 от 27.07.2021, которым максимальное количество транспортных средств по данному маршруту установлено в размере 3 единиц транспортных средств;
- 4) для маршрута № 6 (ИП <...>) установлено расписание для 4 единиц транспортных средств, что не соответствует максимуму согласно Постановлению № 1045 от 27.07.2021, которым максимальное количество транспортных средств по данному маршруту установлено в размере 6 единиц транспортных средств;
- 5) для маршрута № 6а (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021;

б) для маршрута № 8 (ИП <...>) установлено расписание для 3 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021.

7) для маршрута № 9 (ИП <...>) установлено расписание для 1 единиц транспортных средств, что не соответствует максимуму согласно Постановлению № 1045 от 27.07.2021, которым максимальное количество транспортных средств по данному маршруту установлено в размере 3 единиц транспортных средств.

Вместе с тем, согласно данному Постановлению, маршруты №2, №3 и №8 (обслуживаются ИП <...>), маршруты №4а и №6а (обслуживаются ИП <...>) в значительной степени дублируют обслуживаемые ИП <...> маршруты №1, №5, №6 и №9. Согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021, основными участками дублирующих смежных маршрутов являются: от остановки «ул. Нечаева» до остановки «Поликлиника», от остановки «Поликлиника» до остановки «НГДУ Прикамнефть», от остановки «НГДУ Прикамнефть» до остановки «ул. Тугарова», от остановки «ул.Тугарова» до остановки «Укупрплад».

В соответствии с частью 2 статьи 12 Закона о перевозках муниципальный маршрут регулярных перевозок считается установленным или измененным соответственно со дня включения предусмотренных пунктами 1 - 11 части 1 статьи 26 Закона о перевозках сведений о данном маршруте в реестр соответствующих маршрутов регулярных перевозок.

Согласно пункту 10 части 1 статьи 26 Закона о перевозках, в реестры маршрутов регулярных перевозок должны быть включены сведения о максимальном количестве транспортных средств каждого класса, которое допускается использовать для перевозок по маршруту регулярных перевозок.

В противоречие указанным нормам Федерального закона Исполнительный комитет Постановлением № 1848 от 29.12.2021 года установил расписание по обслуживаемым ИП <...> маршрутам №5, №6, №9 не для максимального количества транспортных средств, тогда как по другим сходным дублирующим маршрутам №2 и №8 (обслуживаются ИП <...>), маршруты №4а и №6а (обслуживаются ИП <...>) расписание предусмотрено для максимального количества транспортных средств.

Необходимо также учесть и следующее. В Решении Арбитражного суда Республики Татарстан по делу №А65-33452/2019 сделан вывод о том, что из п.11 Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р, следует, что при расчете экономически обоснованной стоимости перевозки выполняется необходимо учитывать расписание движения транспортных средств по маршрутам и данные о пассажирообороте. Следовательно, указанная методика Министерства транспорта Российской Федерации подтверждает, что расписание движения транспортных средств и пассажирооборот оказывают существенное влияние на доходы и затраты перевозчика, возникающие у него при осуществлении пассажирских перевозок, и, соответственно, на ценообразование стоимости проезда. Таким образом, необоснованные действия по изменению расписания движения транспортных средств для перевозчиков, которые осуществляют регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам в отсутствие бюджетного финансирования, могут приводить к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

Из взаимосвязи пункта 9 статьи 2, пункта 15 статьи 2, части 4 статьи 19 Федерального закона от 8.11.2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» и части 2 статьи 3 Закона о перевозках расписание движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок является его неотъемлемой частью, а, следовательно, напрямую влияет на рентабельность такого маршрута.

Таким образом, при осуществлении перевозок по нерегулируемым тарифам любое изменение в расписании движения автобусов приводит к перераспределению пассажиропотока между перевозчиками, что в свою очередь приводит к уменьшению выручки у одних перевозчиков и увеличению выручки у других перевозчиков. Поэтому любые изменения в расписании движения автобусов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам должны быть законными, обоснованными и учитывать интересы всех перевозчиков.

Учитывая, что новое расписание движения транспортных средств, ввиду указанных выше обстоятельств, может привести к перераспределению пассажиропотока в пользу ИП <...> и ИП <...>, чем могут быть созданы дискриминационные условия осуществления перевозок для ИП <...>, в числе документов, направленных в адрес Татарстанского УФАС России в ответ на предупреждение (Вх.№17 от 10.01.2022) и содержащих информацию об исполнении предупреждения путем принятия Постановлением №1848 от 29.12.2021 года нового расписания движения транспортных средств, должны были быть приложены документы, подтверждающие факт проведения Исполнительным комитетом исследования состояния маршрутной сети. Однако такие документы приложены не были.

О недопустимости принятия произвольного расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам города Елабуги и муниципального района и о необходимости составления расписания движения транспортных средств на основании объективных данных состояния маршрутной сети, которые должны быть подтверждены объективными обследованиями, Арбитражный суд Республики Татарстан указывал также в рамках дела №А65-33452/2019.

Во-вторых, установленное Исполнительным комитетом в Постановлении № 1848 от 29.12.2021 года расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок предусматривает для транспортных средств, осуществляемых движение по маршрутам №2, №3, №8, №10 (обслуживаются ИП <...>) и по маршрутам №4а и №6а (обслуживаются ИП <...>) большие временные интервалы относительно впереди движущихся транспортных средств, чем такие интервалы, которые предусмотрены для транспортных средств маршрутов маршрутам №1, №5, №6, №9, обслуживаемых ИП <...>.

Так, Татарстанским УФАС России при анализе временных интервалов движения транспортных средств, установленных Исполнительным комитетом в Постановлении №1848 от 29.12.2021 установлено следующее.

Как уже было указано выше, согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021, основными участками дублирующих смежных маршрутов являются: от остановки «ул. Нечаева» до остановки «Поликлиника», от остановки «Поликлиника» до остановки «НГДУ Прикамнефть», от остановки «НГДУ Прикамнефть» до остановки «ул. Тугарова», от остановки «ул.Тугарова» до остановки «Укупрплад».

В представленных ниже таблицах указаны временные интервалы движения транспортных средств перевозчиков (ИП <...>, ИП <...>, ИП <...>) относительно впереди движущихся транспортных средств. Временные интервалы после впереди движущегося транспортного средства указаны на примере первого рейса маршрутов, так как последующие рейсы повторяются через определенные Постановлением №1848 от 29.12.2021 промежутки времени.

Участки дублирующих маршрутов	ИП <...>							
	Автобус маршрута №1	Автобус маршрута №5	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №9	
	начало рейса в 6:23	начало рейса в 6:05	начало рейса в 5:41	начало рейса в 6:29	начало рейса в 6:41	начало рейса в 5:53	начало рейса в 5:39	



от остановки «ул.Тугарова» до остановки «Укупрпласт»	№2, начало рейса в 5:56	№2, начало рейса в 6:20	№3а, начало рейса в 6:32	№6, начало рейса в 5:53	№102, начало рейса в 6:14	№6, начало рейса в 6:41	№10, начало рейса в 6:47 (сравнивается с рейсом маршрута №3 в 6:53, в 9:33 и т.д.)	№8, начало рейса в 6:02
--	-------------------------	-------------------------	--------------------------	-------------------------	---------------------------	-------------------------	--	-------------------------

Участки дублирующих маршрутов	ИП <...>			
	Автобус маршрута № 6а, начало рейса в 5:36	Автобус маршрута № 6а, начало рейса в 6:11	Автобус маршрута № 4а, начало рейса в 6:17	Автобус маршрута № 4а, начало рейса в 6:35
от остановки «ул.Нечаева» до остановки «Поликлиника»	Разница 9 минут после автобуса маршрута №10, начало рейса в 6:47 (сравнивается с рейсом маршрута №6а в 6:56 и т.д.)	Разница 6 минут после автобуса маршрута №5, начало рейса в 6:05	Разница 6 минут после автобуса маршрута №6а, начало рейса в 6:11	Разница 6 минут после автобуса маршрута №6, начало рейса в 6:29
от остановки «Поликлиника» до остановки «НГДУ Прикамнефть»	Разница 6 минут после автобуса маршрута №4, начало рейса в 5:30	Разница 6 минут после автобуса маршрута №5, начало рейса в 6:05	Разница 6 минут после автобуса маршрута №6а, начало рейса в 6:11	Разница 6 минут после автобуса маршрута №6, начало рейса в 6:29
от остановки «НГДУ Прикамнефть» до остановки «ул. Тугарова»	Разница 3 минуты после автобуса маршрута №3, начало рейса в 5:33	Разница 3 минуты после автобуса маршрута №3, начало рейса в 6:08	Разница 3 минуты после автобуса маршрута №102, начало рейса в 6:14	Разница 3 минуты после автобуса маршрута №3а, начало рейса в 6:32
от остановки «ул.Тугарова» до остановки «Укупрпласт»	Разница 3 минуты после автобуса маршрута №3, начало рейса в 5:33	Разница 3 минуты после автобуса маршрута №3, начало рейса в 6:08	-	-

Таким образом, для транспортных средств, обслуживаемых ИП <...>, ИП <...> временные интервалы движения относительно впереди движущихся транспортных средств в их большей части (57% - для ИП <...>, 60% - для ИП <...>) установлены Исполнительным комитетом в размере 6 минут и более, тогда как для транспортных средств, обслуживаемых ИП <...>, такие временные интервалы установлены в их меньшей части (менее 30% от всех интервалов). При этом, для транспортных средств ИП <...> данные временные интервалы в остальной их части (более 70%) установлены в размере 3 минут и менее.

Как было неоднократно отмечено выше, согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021, маршруты №2, №3 и №8 (обслуживаются ИП <...>), маршруты №4а и №6а (обслуживаются ИП <...>) в значительной степени дублируют обслуживаемые ИП <...> маршруты №1, №5, №6 и №9. Таким образом, в данном случае складывается ситуация, при которой на дублирующих участках маршрутов при сходных траекториях движения для транспортных средств одних перевозчиков (ИП <...>) установлены меньшие временные интервалы относительно впереди движущихся транспортных средств, чем у транспортных средств других перевозчиков (ИП <...>, ИП <...>), что приводит или может привести к перераспределению пассажиропотока, созданию дискриминационных условий и, соответственно, к ухудшению положения одних перевозчиков перед другими.

В Предупреждении №П06-48/2021 отмечалось, что временной интервал относительно впереди движущегося автобуса имеет важное значение для перевозчика, так как чем больше такой временной интервал, тем больше пассажиров может подойти к остановочному пункту, а следовательно, тем больше пассажиров может увезти автобус, следующий за впереди идущим автобусом. Уменьшение временного интервала относительно впереди движущегося автобуса может привести к тому, что позади идущий автобус будет идти «пустым», так как все пассажиры, находящиеся на остановочном пункте, уедут на впереди идущем автобусе.

В пункте 34 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 04.03.2021 №2 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства» указано, что о нарушении части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции может свидетельствовать произвольное установление (исключение) начальных и (или) конечных остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, нарушающее права хозяйствующих субъектов - перевозчиков.

Указанная позиция Верховного Суда РФ по аналогии также может быть применена к произвольному установлению расписания движения автобусов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок.

Татарстанским УФАС России с целью проверки обоснованности принятия Постановления №1848 от 29.12.2021 года был направлен запрос информации (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) в адрес Исполнительного комитета.

В ответ на данный запрос от Исполнительного комитета поступило письмо, из содержания которого Татарстанское УФАС России установило следующее.

Во-первых, пунктом 7 письма (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) Татарстанское УФАС России запросило информацию о документе, которым было отменено Постановление Исполнительного комитета №404 от 26 марта 2021 года «Об утверждении расписания движения транспортных

средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан» (информация об исполнении пункта 2 Предупреждения №П06-48/2021 (Исх.№АР-06/10782 от 25.08.2021). Исполнительный комитет в своем письме (Вх.№2019 от 17.02.2022) указал, что данное постановление было отменено Постановлением №136 от 15.02.2022 года (копия была приложена). Предупреждение должно было быть исполнено до 30 января 2022 года, следовательно, Исполнительный комитет в указанный антимонопольным органом срок Предупреждение не исполнил.

Во-вторых, пунктом 1 письма (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) Татарстанское УФАС России запросило копии документов, подтверждающих проведение Исполнительным комитетом исследования пассажиропотока города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан перед изданием Постановления от 29.12.2021 года №1848. Исполнительный комитет в своем письме (Вх.№2019 от 17.02.2022) указал, что документами исследования пассажиропотока являются только лишь две таблицы исследования пассажиропотоков на маршрутах, оформленные 9.12.2021 года (с 6:50 до 12:30) и 10.12.2021 года (с 7:05 до 12:00) на одной остановке «Площадь Ленина» при направлении следования автобуса «нижняя» часть города. В связи с этим Татарстанское УФАС России отмечает, что расписание движения транспортных средств утверждается для муниципальных маршрутов города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан. Таким образом, исследование пассажиропотока перед изданием нового расписания должно проводиться для всех остановок каждого маршрута, а не на одной остановке без указания причин выбора именно данной остановки. Кроме того, ни одна из таблиц не содержит данные о пассажиропотоке на маршруте №10. Таким образом, Татарстанское УФАС России делает вывод о том, что Исполнительный комитет не представил доказательств того, что перед разработкой расписания, утвержденного Постановлением от 29.12.2021 года №1848, проводились исследования пассажиропотока.

Расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам не может быть произвольным. Расписание движения транспортных средств является нормативным документом, который требует его разработки на основании объективных данных состояния маршрутной сети, которые должны быть подтверждены объективными обследованиями.

Указанная позиция отражена во вступившим в законную силу решении Арбитражного суда Республики Татарстан по делу №А65-33452/2019.

В-третьих, пунктом 2 письма (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета информацию о том, предполагает ли документ планирования регулярных перевозок города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан изменение расписания и изменение максимального количества транспортных средств на муниципальных маршрутах города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан. Также Исполнительному комитету необходимо было представить документ планирования регулярных перевозок города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан во всех редакциях, начиная с 01 января 2019 года. Исполнительный комитет письмом (Вх.№2019 от 17.02.2022) представил Документ планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам на территории города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан на 2019 - 2021 годы, утвержденный постановлением Исполнительного комитета муниципального образования города Елабуга №25 от 01 октября 2020 года. Исходя из представленных данных, Татарстанское УФАС России делает вывод о том, что в Документе планирования не указано, на сколько будет изменено расписание движения транспортных средств на муниципальных маршрутах города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан, по маршрутам, также Документом планирования не указано, насколько будет изменено максимальное количество транспортных средств на муниципальных маршрутах города Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан по каждому маршруту.

В-четвертых, пунктом 3 письма (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета нормативно-обоснованные письменные пояснения относительно того, в связи с чем Исполнительный комитет в Постановлении от 29.12.2021 года №1848 предусмотрел для перевозчиков ИП <...>, ИП <...> эксплуатацию по муниципальным маршрутам №2, №4а, №6а, №8, максимального количества транспортных средств, предусмотренного реестром маршрутов, тогда как по маршрутам №5, №6 и №9, обслуживаемых ИП <...>, Исполнительный комитет не предусмотрел эксплуатацию максимального количества транспортных средств. Исполнительный комитет письмом (Вх.№2019 от 17.02.2022) указал, что «количество транспортных средств у индивидуальных предпринимателях было распределено в равном количестве, согласно их просьбам о снижении пассажиропотока (письма в приложении). Максимальное количество транспортных средств не было выведено ни у кого». Исследовав приложенные Исполнительным комитетом письма перевозчик, Татарстанское УФАС России отмечает, что ни в одном письме ИП <...> не обращалась к Исполнительному комитету с просьбой об уменьшении максимального количества транспортных средств на обслуживаемых индивидуальным предпринимателем маршрутах №5, №6 и №9. Таким образом, Татарстанское УФАС России не усматривает равенства перевозчиков в ситуации, когда Исполнительным комитетом при отсутствии просьб со стороны перевозчика (ИП <...>) произвольно в одностороннем порядке было уменьшено максимальное количество транспортных средств в то время как остальным перевозчикам (ИП <...>) на дублирующих маршрутах №2, №4а, №6а, №8 максимальное количество транспортных средств уменьшено не было.

Отметим ещё раз, что Постановлением Исполнительного комитета №1848 от 29.12.2021 установлено следующее максимальное количество транспортных средств для каждого маршрута:

- 1) для маршрута № 2 (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021;
- 2) для маршрута № 4а (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021;
- 3) для маршрута № 5 (ИП <...>) установлено расписание для 1 единицы транспортных средств, что не соответствует максимуму согласно Постановлению № 1045 от 27.07.2021, которым максимальное количество транспортных средств по данному маршруту установлено в размере 3 единиц транспортных средств;
- 4) для маршрута № 6 (ИП <...>) установлено расписание для 4 единиц транспортных средств, что не соответствует максимуму согласно Постановлению № 1045 от 27.07.2021, которым максимальное количество транспортных средств по данному маршруту установлено в размере 6 единиц транспортных средств;
- 5) для маршрута № 6а (ИП <...>) установлено расписание для 2 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021;
- 6) для маршрута № 8 (ИП <...>) установлено расписание для 3 единиц транспортных средств, что соответствует максимуму согласно Постановлению №1045 от 27.07.2021.
- 7) для маршрута № 9 (ИП <...>) установлено расписание для 1 единицы транспортных средств, что не соответствует максимуму согласно Постановлению № 1045 от 27.07.2021, которым максимальное количество транспортных средств по данному маршруту установлено в размере 3 единиц транспортных средств.

Таким образом, исходя из максимального количества транспортных средств перевозчиков, Татарстанским УФАС России также не усматривается равенство распределения транспортных средств среди них.

Пунктом 3 Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. №НА-37-р, установлено, что при расчете экономически обоснованной величины стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства и при формировании механизма

расчетов дохода перевозчика, получаемых за выполненную работу учитывается выпуск необходимого количества и типов транспортных средств на маршруты в соответствии с установленными расписаниями движения. Следовательно, указанная методика Министерства транспорта Российской Федерации подтверждает, что увеличение или уменьшение количества транспортных средств перевозчика на маршруте оказывает влияние на доходы и затраты перевозчика, возникающие у него при осуществлении пассажирских перевозок, и, соответственно, на ценообразование стоимости проезда. Таким образом, при осуществлении перевозок по нерегулируемым тарифам любое изменение количества автобусов может привести к перераспределению пассажиропотока между перевозчиками, что в свою очередь приводит к уменьшению выручки у одних перевозчиков и увеличению выручки у других перевозчиков. Поэтому любые изменения количества транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам должны быть законными, обоснованными и учитывать интересы всех перевозчиков.

Таким образом, необоснованные действия по изменению максимального количества транспортных средств для перевозчиков, которые осуществляют регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам в отсутствие бюджетного финансирования, могут приводить к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

В-пятых, пунктом 4 письма (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета нормативно-обоснованные письменные пояснения относительно того, в связи с чем Исполнительный комитет в Постановлении от 29.12.2021 года №1848 предусмотрел большие временные интервалы относительно впереди движущихся транспортных средств по маршрутам №2, №3, №8, №10 (обслуживаются ИП <...>) и по маршрутам №4а и №6а (обслуживаются ИП <...>), чем интервалы, которые предусмотрены для транспортных средств маршрутов №1, №5, №6, №9, обслуживаемых ИП <...> Исполнительный комитет письмом (Вх.№2019 от 17.02.2022) указал, что «интервал между автобусами равен 6 минутам у каждого перевозчика. Между маршрутами по направлениям движения по городу и между автобусов на пересечении или дублирующей остановках равны 3 минутам». Однако, Татарстанским УФАС России установлено обратное. Так, маршруты маршруты №2, №3 и №8 (обслуживаются ИП <...>), маршруты №4а и №6а (обслуживаются ИП <...>) в значительной степени дублируют обслуживаемые ИП <...> маршруты №1, №5, №6 и №9. При этом для транспортных средств, обслуживаемых ИП <...>, ИП <...> временные интервалы движения относительно впереди движущихся транспортных средств в их большей части (57% - для ИП <...>, 60% - для ИП <...>) установлены Исполнительным комитетом в размере 6 минут и более, тогда как для транспортных средств, обслуживаемых ИП <...>, такие временные интервалы установлены в их меньшей части (менее 30% от всех интервалов). При этом, для транспортных средств ИП <...> данные временные интервалы в остальной их части (более 70%) установлены в размере 3 минут и менее.

Как было отмечено выше, расписание движения транспортных средств и пассажирооборот оказывают существенное влияние на доходы и затраты перевозчика, возникающие у него при осуществлении пассажирских перевозок, и, соответственно, на ценообразование стоимости проезда. Таким образом, необоснованные действия по изменению расписания движения транспортных средств для перевозчиков, которые осуществляют регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам в отсутствие бюджетного финансирования, могут приводить к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

В-шестых, пунктом 6 письма (Исх.№ АР-06/1941 от 11.02.2022) Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета письменные пояснения относительно того, в связи с чем Исполнительный комитет в Постановлении от 29.12.2021 года №1848 утверждает временное расписание движения транспортных средств. Исполнительному комитету необходимо было указать, в каком правовом акте указывается на возможность принятия именно временного расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок. Исполнительный комитет письмом (Вх.№2019 от 17.02.2022) указал, что «временное расписание было принято связи с обращениями перевозчиков о снижении пассажиропотока. При возобновлении пассажиропотока и/или отмены кьюр-кодов и/или вакцины населения более 80 % расписание будет изменено, в связи с чем будет необходимо увеличение транспортных средств». В связи с этим Татарстанское УФАС России отмечает, что действующее законодательство не оперирует понятием «временное расписание» ни в Законе о перевозках, ни в ином нормативном правовом акте, что указывает на невозможность принятия временного расписания движения транспортных средств. Таким образом, принятие Постановлением от 29.12.2021 года №1848 временного расписания движения транспортных средств не является надлежащим исполнением 1 пункта Предупреждения №П06-48/2021, противоречит действующему законодательству. Кроме того, исследовав обращения перевозчиков о снижении пассажиропотока, Татарстанское УФАС России отмечает, что ни в одном обращении перевозчики не просили у Исполнительного комитета принять именно временное расписание.

Кроме того, новое расписание должно было обеспечить равные условия осуществления перевозок всем перевозчикам, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе. Однако из установленных Татарстанским УФАС России фактов следует, что со стороны Исполнительного комитета было созданы дискриминационные условия доступа ИП <...> на рынок муниципальных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе.

В соответствии с пунктом 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее- Закон о защите конкуренции) Федеральными органами исполнительной власти, органами 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 (бездействия), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, за исключением предусмотренных федеральными законами случаев принятия актов и (или) осуществления таких действий, в частности запрещается создание дискриминационных условий.

В соответствии с пунктом 8 статьи 4 Закона о защите конкуренции дискриминационные условия - условия доступа на товарный рынок, условия производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами.

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.

Под недопущением конкуренции следует понимать такую ситуацию, когда в результате принятия соответствующим органом акта и (или) осуществления действия (бездействия) исключается любая возможность конкуренции.

Ограничение конкуренции подразумевает то, что в результате принятия соответствующим органом акта и (или) осуществления действия (бездействия) существенно снижается возможность конкуренции.

Устранение конкуренции свидетельствует о том, что в результате принятия соответствующим органом акта и (или) осуществления действия (бездействия) постепенно устраняется (минимизируется) возможность конкуренции.

Таким образом, антимонопольный орган пришел к выводу о том, что действия Исполнительного комитета, выразившиеся в нарушении порядка разработки Постановления от 29.12.2021 №1848 «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан», которое постановило ИП <...> в неравное положение при осуществлении регулярных перевозок в городе Елабуга перед другими перевозчиками, нарушают пункт 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Таким образом, Предупреждение №П06-48/2021 (Исх.№АР-06/10782 от 25.08.2021) исполнено не было. 11.03.2022года антимонопольным органом был издан Приказ №02/61-к о возбуждении дела и создании Комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства.



В рамках рассмотрения дела нарушение пункта 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции подтвердилось.

Определением об отложении дела №016/01/15-452/2022 о нарушении антимонопольного законодательства от 19 апреля 2022 года (исх.№АЯ-06/5380 от 25.04.2022 года) антимонопольный орган привлек к рассмотрению дела ИП <...>, ИП <...>, ИП <...> – перевозчиков г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан.

Необходимо отметить, что при рассмотрении настоящего антимонопольного дела в адрес Комиссии от Исполнительного комитета в ответ на Определением об отложении дела №016/01/15-452/2022 от 19 апреля 2022 года (исх.№АЯ-06/5380 от 25.04.2022 года) поступило письмо (вх. №6202 от 06.05.2022), в котором Исполнительный комитет сообщил об отмене расписания, утвержденного Постановлением №1848 от 29.12.2021, и принятии нового расписания, утвержденного Постановлением №511 от 20.04.2022 года «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужского района Республики Татарстан» (далее – Постановление №511 от 20.04.2022 года).

Татарстанским УФАС России было проанализировано новое расписание, утвержденное Постановлением № 511 от 20.04.2022 года.

Как уже было указано выше, основными участками дублирующих смежных маршрутов ИП <...>, ИП <...>, ИП <...> являются: от остановки «ул. Нечаева» до остановки «Поликлиника», от остановки «Поликлиника» до остановки «НГДУ Прикамнефть», от остановки «НГДУ Прикамнефть» до остановки «ул. Тугарова», от остановки «ул.Тугарова» до остановки «Укупрпласт».

В представленных ниже таблицах указаны временные интервалы движения транспортных средств перевозчиков (ИП <...>, ИП <...>, ИП <...>) относительно впереди движущихся транспортных средств. Временные интервалы после впереди движущегося транспортного средства указаны на примере первого рейса маршрутов, так как последующие рейсы повторяются через определенные Постановлением №1848 от 29.12.2021 промежутки времени.

Участки дублирующих маршрутов	ИП <...>											
	Автобус маршрута №1	Автобус маршрута №5	Автобус маршрута №5	Автобус маршрута №5	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №6	Автобус маршрута №9	Автобус маршрута №9
от остановки «ул.Нечаева» до остановки Поликлиника	начало рейса в 6:36	начало рейса в 5:46	начало рейса в 6:03	начало рейса в 6:59	начало рейса в 7:10	начало рейса в 6:08	начало рейса в 6:30	начало рейса в 6:41	начало рейса в 6:53	начало рейса в 7:04	начало рейса в 5:48	начало рейса в 6:05
от остановки «Поликлиника» до остановки «НГДУ Прикамнефть»	Разница 3 минуты после №10 начало рейса в 6:33	Разница 3 минуты после №10 начало рейса в 5:43	Разница 3 минуты после №10 начало рейса в 6:00	Разница 3 минуты после №8 начало рейса в 6:56	Разница 3 минуты после №2 начало рейса в 7:07	Разница 3 минуты после №9 начало рейса в 6:05	Разница 3 минуты после №9 начало рейса в 6:27	Разница 5 минут после №11 начало рейса в 6:36	Разница 9 минут после №8 начало рейса в 6:44	Разница 5 минут после №5 начало рейса в 6:59	Разница 2 минуты после №5 начало рейса в 5:46	Разница 1 минуты после №10 начало рейса в 6:03
от остановки «НГДУ Прикамнефть» до остановки «ул. Тугарова»	Разница 6 минут после №6 начало рейса в 6:30	Разница 6 минут после №6 начало рейса в 5:40	Разница 6 минут после №6а начало рейса в 5:57	Разница 6 минут после №6 начало рейса в 6:53	Разница 6 минут после №6 начало рейса в 7:04	Разница 5 минут после №5 начало рейса в 6:03	Разница 6 минут после №4а начало рейса в 6:24	Разница 5 минут после №11 начало рейса в 6:36	Разница 6 минут после №4 начало рейса в 6:47	Разница 5 минут после №5 начало рейса в 6:59	Разница 5 минут после №10 начало рейса в 5:43	Разница 10 минут после №10 начало рейса в 6:00
от остановки «ул. Тугарова» до остановки «Укупрпласт»	Разница 3 минуты после №10 начало рейса в 6:33	Разница 3 минуты после №10 начало рейса в 5:43	Разница 3 минуты после №10 начало рейса в 6:00	Разница 3 минуты после №8 начало рейса в 6:56	Разница 3 минуты после №2 начало рейса в 7:07	Разница 3 минуты после №9 начало рейса в 6:05	Разница 3 минуты после №9 начало рейса в 6:27	Разница 3 минуты после №3 начало рейса в 6:39	Разница 2 минуты после №3 начало рейса в 6:50	Разница 3 минуты после №3а начало рейса в 7:02	Разница 2 минуты после №5 начало рейса в 5:46	Разница 1 минуты после №10 начало рейса в 6:03

Участки дублирующих маршрутов	ИП <...>									
	Автобус маршрута №2	Автобус маршрута №3	Автобус маршрута №3	Автобус маршрута №3	Автобус маршрута №8	Автобус маршрута №8	Автобус маршрута №8	Автобус маршрута №8	Автобус маршрута №10	Автобус маршрута №10
от остановки «ул.Нечаева» до остановки Поликлиника	начало рейса в 6:16	начало рейса в 7:07	начало рейса в 6:39	начало рейса в 6:50	начало рейса в 5:54	начало рейса в 6:44	начало рейса в 6:56	начало рейса в 5:43	начало рейса в 6:00	начало рейса в 6:33
от остановки «Поликлиника»	Разница 2 минуты после №4а начало рейса в 6:14	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 7:04	-	-	Разница 6 минут после №9 начало рейса в 5:48	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:41	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:53	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 5:40	Разница 3 минуты после №6а начало рейса в 5:57	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:30
от остановки «Поликлиника»	Разница 5 минут после №2	Разница 5 минут после №5	Разница 6 минут после №6	Разница 6 минут	Разница 6 минут	Разница 5 минут	Разница 6 минут	Разница 6 минут после №2 начало рейса в 7:07	Разница 6 минут	Разница 6 минут

До остановки «НГДУ Прикамнефть»	№3а начало рейса в 6:11	после 3а начало рейса в 7:02	№10 начало рейса в 6:33	после №8 начало рейса в 6:44	после №9 начало рейса в 5:48	после №3 начало рейса в 6:39	после №3 начало рейса в 6:50	(сравнивается с маршрутом № 10 с началом рейса в 7:13)	после №8 начало рейса в 5:54	после №9 начало рейса в 6:27
от остановки «НГДУ Прикамнефть» До остановки «ул. Тугарова»	Разница 2 минуты после №4а начало рейса в 6:14	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 7:04	Разница 3 минуты после №11 начало рейса в 6:36	Разница 3 минуты после №4 начало рейса в 6:47	Разница 3 минуты после №4 начало рейса в 5:51	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:41	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:53	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 5:40	Разница 3 минуты после №6а начало рейса в 5:57	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:30
от остановки «ул.Тугарова» До остановки «Укупрпласт»	Разница 5 минут после №3а начало рейса в 6:11	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 7:04	Разница 6 минут после №10 начало рейса в 6:33	Разница 6 минут после №8 начало рейса в 6:44	Разница 6 минут после №9 начало рейса в 5:48	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:41	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:53	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 5:40	Разница 3 минуты после №6а начало рейса в 5:57	Разница 3 минуты после №6 начало рейса в 6:30

Участки дублирующих маршрутов	ИП <...>				
	Автобус маршрута №6а начало рейса в 5:57	Автобус маршрута №6а начало рейса в 6:19	Автобус маршрута №4а начало рейса в 6:14	Автобус маршрута №4а начало рейса в 6:24	
	от остановки «ул.Нечаева» до остановки Поликлиника	Разница 3 минуты после №8 начало рейса в 5:54	Разница 3 минуты после №2 начало рейса в 6:16	Разница 6 минут после №6 начало рейса в 6:08	Разница 5 минут после №6а начало рейса в 6:19
	от остановки «Поликлиника» До остановки «НГДУ Прикамнефть»	Разница 6 минут после №4 начало рейса в 5:51	Разница 5 минут после №4а начало рейса в 6:14	Разница 6 минут после №6 начало рейса в 6:08	Разница 5 минут после №6а начало рейса в 6:19
	от остановки «НГДУ Прикамнефть» До остановки «ул. Тугарова»	Разница 3 минуты после №8 начало рейса в 5:54	Разница 3 минуты после №2 начало рейса в 6:16	Разница 3 минуты после №3а начало рейса в 6:11	Разница 3 минуты после №102 начало рейса в 6:21
от остановки «ул.Тугарова» до остановки «Укупрпласт»	Разница 3 минуты после №8 начало рейса в 5:54	Разница 3 минуты после №2 начало рейса в 6:16	-	-	

Из данных таблиц видно, что временные интервалы относительно впереди движущихся транспортных средств на дублирующих участках маршрутов распределены между транспортными средствами перевозчиков более равномерно, чем в расписании, утвержденном предыдущим Постановлением № 1848 от 29.12.2022 года.

Так, из представленных таблиц следует, что Исполнительным комитетом временные интервалы в размере 5 минут и более для транспортных средств на маршрутах ИП <...> установлены в 40 % случаях, для транспортных средств на маршрутах ИП <...> - в 40% случаях, для транспортных средств на маршрутах ИП <...> - в 43 % случаях.

При этом Татарстанское УФАС России отмечает следующее. Расписание, утвержденное Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, предусматривает для маршрутов ИП <...>, ИП <...> и ИП <...> эксплуатацию транспортных средств в количестве менее максимального, которое установлено для этих маршрутов.

В частности, Татарстанским УФАС России установлено, что расписанием, утвержденным Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, для следующих маршрутов установлено следующее количество транспортных средств:

маршрут №3 (ИП <...>) – 2 транспортных средства;

маршрут №3а (ИП <...>) – 2 транспортных средства;

маршрут №4 (ИП <...>) – 2 транспортных средства;

маршрут №7 (ИП <...>) – 1 транспортное средство.

При этом на основании свидетельств перевозчиков об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок Татарстанским УФАС России установлено, что для маршрутов №3, №3а, №4, №7 было установлено следующее максимальное количество транспортных средств:

маршрут №3 (ИП <...>) – 7 транспортных средства (на основании свидетельства от 01 октября 2021 и свидетельства от 31 мая 2022 года, число не меняется);

маршрут №3а (ИП <...>) – 4 транспортных средства;

маршрут №4 (ИП <...>) – 8 транспортных средства;

маршрут №7 (ИП <...>) – 3 транспортных средств.

Кроме того, необходимо отметить, что в соответствии с действующим Постановлением от 11.04.2022 года №470 «Об утверждении реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан» на территории г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан действуют также следующие маршруты: №12, №101, №103,

№104, №105, №106, №107, №108. Однако, на данные маршруты расписание Постановлением №511 от 20.04.2022 года не предусмотрено.

Кроме того, Комиссия также отмечает следующее.

В соответствии с пунктом 9 статьи 2 Федерального закона от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее - Устав) маршрут регулярных перевозок - предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

В соответствии с пунктом 15 статьи 2 Устава расписание - график, устанавливающий время или интервалы прибытия транспортных средств в остановочный пункт либо отправления транспортных средств от остановочного пункта.

В соответствии с частью 4 статьи 19 Устава перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок осуществляются в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта.

В нарушение вышеуказанных требований Устава, в как в расписании, утвержденном Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, так и в расписании, утвержденном Постановлением №511 от 20.04.2022 года, не предусмотрено расписание (время или интервалы прибытия транспортных средств) для каждого остановочного пункта маршрутов. В данных постановлениях Исполнительного комитета предусмотрено только общее время движения по маршруту.

Установление Исполнительным комитетом расписаний в таком виде способствует недобросовестной конкуренции при осуществлении перевозок по маршрутам г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан, поскольку оно позволяет перевозчику произвольно определять время движения его автобусов по всем другим промежуточным остановочным пунктам маршрута и, соответственно, произвольно определять интервалы движения его автобусов между автобусами других маршрутов на сопряженных (дублирующихся) участках движения, таким образом перевозчик может произвольно увеличивать интервалы движения своих автобусов относительно впереди движущихся автобусов других перевозчиков, увеличивая тем самым у своих автобусов наполняемость пассажирами, что в свою очередь приводит к снижению наполняемости пассажирами у автобусов других перевозчиков, которые следуют за его автобусами.

Определением об отложении дела №016/01/15-452/2022 от 19 апреля 2022 года (исх.№АЯ-06/5380 от 25.04.2022 года) Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета следующую информацию и надлежащим образом заверенные копии документов:

«в случае, если со стороны Исполнительного комитета проводится работа по принятию нового, конкурентного расписания, предоставить документы, подтверждающие проведение такой работы (копии запросов перевозчикам; ответов от перевозчиков на запросы; переписки (в том числе с перевозчиками) по вопросам изменения расписания; документы, подтверждающие проведение исследования пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района после 11.03.2022 года и тому подобные документы по принятию конкурентного расписания)».(пункт 6.2).

В письме (вх.№6202 от 06.05.2022) Исполнительный комитет пояснил, что «по вопросу утверждения расписания проводились совещания с перевозчиками, а также с депутатами Елабужского муниципального района Республики Татарстан».

У перевозчиков ИП <...>, ИП <...>, ИП <...>, ИП <...> антимонопольный орган определением об отложении дела №016/01/15-452/2022 от 19 апреля 2022 года (исх.№АЯ-06/5380 от 25.04.2022 года) пунктами 7.1, 8.3, 9.3, 10.3 соответственно также запросило следующую информацию и надлежащим образом заверенные копии документов:

«в случае, если со стороны Исполнительного комитета проводится работа по принятию нового, конкурентного расписания, предоставить документы, подтверждающие проведение такой работы (копии запросов, направленных в Ваш адрес; Ваши ответы на данные запросы; переписка по вопросам изменения расписания; документы, подтверждающие проведение исследования пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района после 11.03.2022 года и тому подобные документы по принятию конкурентного расписания)».

ИП <...> письменно пояснила (вх.№6385 от 13.05.2022 года), что «после 11.03.2022 года (точную дату не помню) ко мне и к другим перевозчикам (ИП <...>, ИП <...>) обратились заместитель руководителя и начальник отдела инфраструктурного развития Исполнительного комитета с просьбой представить предложения относительно разрабатываемого ими нового расписания движения транспортных средств. Указанное обращение было устным, без официального запроса от Исполнительного комитета. Исполнительный комитет в лице указанных должностных лиц попросил меня и других перевозчиков представить предложения по расписанию в электронном виде...»

Следует отметить, что перед принятием данного расписания Исполнительный комитет исследования пассажиропотоков не осуществлял. Какие методики и предложения перевозчиков были использованы Исполнительным комитетом при разработке нового расписания мне неизвестно».

От ИП <...>, ИП <...>, ИП <...> письменных пояснений по данному вопросу не последовало.

Необходимо отметить, что на протяжении рассмотрения настоящего антимонопольного дела на заседаниях Комиссии, представители ИП <...> и ИП <...> заявляли о том, что расписание, утвержденное Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, устраивало их в большей степени, чем расписание, утвержденное Постановлением №511 от 20.04.2022 года.

Так, ИП <...> в своих письменных пояснениях (вх.№6333 от 12.05.2022 года) указала следующее: «Постановление №1848 от 29.12.2021 года позволило рационально ездить по всем маршрутам и снизило количество жалоб населения».

Также представители ИП <...> и ИП <...> на заседании Комиссии, состоявшемся 21 июня 2022 года указывали на необходимость оставления в силе Постановления №1848 от 29.12.2021 года, на необходимость исследования на основании него пассажиропотока.

О законности расписания, утвержденного Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, было высказано мнение ИП <...> в его письменных пояснениях (вх.№8000 от 16.06.2022 года), при этом Комиссией установлено, что ИП <...> после 01 октября 2021 года в связи истечением срока действия временных карт и свидетельств на маршруты №3А, №4, №105 не имел законных оснований для осуществления перевозки по муниципальным маршрутам г.Елабуга и Елабужского муниципального района. Свидетельства и карты на данные маршруты с 01 октября 2021 года были выданы ИП <...>.

Комиссия, принимая во внимание, что даже принятие двух рассматриваемый в настоящем деле расписаний - 29.12.2021 года и 20.04.2022 года – было осуществлено позже, чем ИП <...> прекратил осуществление предпринимательской деятельности по маршрутам №3А, №4, №105, критическим относится к позиции индивидуального предпринимателя.

Кроме того, как следует из письменных пояснений Исполнительного комитета, осуществлением деятельности по регулярной муниципальной перевозке на территории г.Елабуга и Елабужского муниципального района занимаются ИП <...>, ИП <...> и ИП <...> ИП <...> в пояснениях Исполнительного комитета как перевозчик не числится (№7636 от 07.06.2022 года).

Комиссия, основываясь на пояснениях представителя ИП <...>, которые озвучивались им на Комиссиях, также отмечает, что ИП <...> несогласна с принятием расписания, утвержденного Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, так как данное расписание принято без надлежащего исследования пассажиропотока на муниципальных маршрутах регулярных перевозок г.Елабуга и Елабужского муниципального района. В частности, представитель ИП <...> на Комиссии от 19.07.2022 года указал, что считает расписание незаконным и антиконкурентным.

На заседании Комиссии, состоявшемся 19.07.2022 года, от Комиссии Татарстанского УФАС России в адрес представителя ИП <...> поступил вопрос о том, пыталась ли его доверитель какое-то время осуществлять перевозку в соответствии с расписанием, утвержденным Постановлением № 511 от 20.04.2022 года.

В ответ на данный вопрос представитель ИП <...> ответил отрицательно, пояснил, что считает расписание, утвержденным Постановлением №511 от 20.04.2022 года, неправильным.

Необходимо отметить, что Комиссией на основании устных пояснений представителей перевозчиков, которые ими были даны в ходе рассмотрения настоящего дела (в частности, на Комиссии от 19.07.2022 года), на основании их письменных пояснений было установлено, что фактически регулярная перевозка в г.Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан осуществляется либо на основании предыдущего расписания, которое было утверждено Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, либо же на основании «гибридного» расписания, частично сформированного из Постановления № 511 от 20.04.2022 года и Постановления №1848 от 29.12.2021 года.

От председателя Комиссии Татарстанского УФАС России на заседании от 19.07.2022 года в адрес представителей перевозчиков ИП <...>, ИП <...> и ИП <...> поступил вопрос о том, по какому расписанию они работают на данный момент.

Представитель ИП <...> вначале пояснила, что по расписанию, утвержденному Постановлением №511 от 20.04.2022 года. После того, как представитель ИП <...> пояснил, что по расписанию, утвержденному Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, согласилась с ним.

Представитель ИП <...> пояснил, что по расписанию, утвержденному Постановлением №1848 от 29.12.2021 года.

Представитель ИП <...> пояснил следующее: «фактически все работают не по расписанию, иногда ни по какому расписанию. Водители ориентируются на время, установленное декабрьским расписанием, или ездят как хотят. Из-за нового расписания начались конфликты между водителями. ИП <...> и ИП <...> работают по декабрьскому расписанию, ИП <...> старается работать по апрельскому. Но в итоге фактически работа ведется по «гибридному» расписанию».

Определением об отложении дела №016/01/15-452/2022 (исх.№АЯ-06/8077 от 24.06.2022 года) Комиссией у ИП <...>, ИП <...> и ИП <...> пунктами 4.1, 5.1 и 6.1 были запрошены письменные пояснения по вопросу о том, по какому расписанию они осуществляют деятельность.

В письменных пояснениях ИП <...> (вх.№9278 от 18.07.2022 года) указывает: «Мы все перевозчики осуществляем деятельность по расписанию, утвержденному Постановлением №1848 от 29.12.2021 года».

К своим письменным пояснениям, которые были направлены в адрес Татарстанского УФАС России 02.08.2022 года, ИП <...> приложил расписание, по которому осуществляет деятельность. При этом к письму были приложены сразу 2 расписания, утвержденные Постановлением №1848 от 29.12.2021 года и Постановлением №511 от 20.04.2022 года. Таким образом, ИП <...>, также ездит по «гибридному» расписанию.

В своих письменные пояснениях ИП <...>, отвечая на вопрос о том, по какому расписанию она осуществляет деятельность, поясняет следующее: « .. мною моим водителям было дано поручение осуществлять пассажирские перевозки согласно нового расписания. То есть, с 21.05.2022 года мною водителям были выданы новые графики движения по маршрутам № 1,5,6,7,9, в которых время совершаемых рейсов по маршрутам было указано мною на основании Постановления № 511 от 20.04.2022 года. Между тем, мои водители, приступив к осуществлению пассажирских перевозок по новому расписанию, столкнулись с тем, что водители перевозчиков ИП <...> и ИП <...>, как и сами данные перевозчики, отказались осуществлять перевозки по новому расписанию, утвержденным Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, и продолжили осуществлять перевозки ориентируясь на недействующее расписание, которое предусмотрено отменным Постановлением № 1848 от 29.12.2021 года.

Мною принимаются меры для осуществления перевозок по новому действующему расписанию, утв. Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, тогда как фактически мои водители вынуждены осуществлять пассажирские перевозки по другому времени, которое они определяют исходя из текущей ситуации на маршруте. На практике мои водители не имеют возможности безопасно и безубыточно осуществлять перевозки по новому расписанию, поскольку в настоящее время оно не соблюдается водителями автобусов ИП <...> и ИП <...>».

Таким образом, Комиссия также приходит к выводу о том, что фактически ИП <...> также осуществляет деятельность на основании «гибридного» расписания.

В связи с полученной от лиц, участвующих в деле, информацией, Комиссия определением об отложении рассмотрения дела №016/01/15-452/2022 от 18 мая 2022 года (исх.№АЯ-06/6568 от 20.05.2022 года) запросила у Исполнительного комитета следующую информацию и надлежащим образом заверенные копии документов:

«- копии документов, подтверждающие проведение работы со стороны Исполнительного комитета по утверждению Постановлением №511 от 20.04.2022 года нового расписания с соблюдением необходимых требований законодательства (копии документов, подтверждающие проведенную работу по исследованию пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района до утверждения Постановлением №511 от 20.04.2022 года нового расписания, проведение совещания с перевозчиками и с депутатами Елабужского муниципального района (копии всех переписок, протоколов совещаний с депутатами и/или с перевозчиками, статьи в газетах или ссылки на электронные издания, подтверждающие проведение подобных мероприятий, оповещение о таких мероприятиях) и тому подобные документы, подтверждающие проведение такой работы. В случае непроведения исследования пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района до утверждения Постановлением №511 от 20.04.2022 года нового расписания, а также отсутствия документов, подтверждающих проведение совещания с перевозчиками и с депутатами Елабужского муниципального района, представить письменные пояснения с правовым обоснованием по вопросу о том, чем руководствовался Исполнительный комитет, принимая новое расписание, утвержденное Постановлением №511 от 20.04.2022 года (пункт 3.2).

- письменно пояснить, было ли расписанием, утвержденным Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, уменьшено количество транспортных средств перевозчиков по маршрутам. В случае уменьшения, также представить письменные пояснения с правовым обоснованием, а также с приложением соответствующих копии документов, подтверждающих необходимость уменьшения транспортных средств перевозчиков, указать, на каких маршрутах, у какого перевозчика и на сколько в новом расписании по сравнению с действующими свидетельствами и картами маршрутов было уменьшено количество транспортных средств. Предоставить письма перевозчиков с просьбой уменьшения количества транспортных средств на их маршрутах, или письма-уведомления Исполнительного комитета в адрес перевозчиков с приложением ответного письма, подтверждающего согласие перевозчиков на такое уменьшение. В случае отсутствия таких документов, письменно пояснить, чем руководствовался Исполнительный комитет, принимая решение об уменьшении количества транспортных средств (пункт 3.3)».

В ответ на пункт 3.2 определения об отложении рассмотрения дела №016/01/15-452/2022 от 18 мая 2022 года (исх.№АЯ-06/6568 от 20.05.2022 года) Исполнительный комитет направил повестку совещания с депутатами, а также скриншоты чата из мессенджера WhatsApp в подтверждение проведения совещания с перевозчиками и с депутатами Елабужского муниципального района, однако копии документов, подтверждающие проведенную работу по исследованию пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района до утверждения Постановлением № 511 от 20.04.2022 года нового расписания Исполнительный комитет в адрес антимонопольного органа не направил.

В ответ на пункт 3.3 определения об отложении рассмотрения дела №016/01/15-452/2022 от 18 мая 2022 года (исх.№АЯ-06/6568 от 20.05.2022

года) Исполнительный комитет пояснил, что «решение об уменьшении количества транспортных средств принималось на устной договоренности, совместно со всеми перевозчиками».

На заседании Комиссии, состоявшемся 19.07.2022 года, Комиссией в адрес представителя ИП <...>, <...> был задан вопрос о том, действительно ли должностные лица Исполнительного комитета устно или через неформальную переписку, кооперировались с перевозчиками, согласовывали ли уменьшение количества транспортных средств на маршрутах ИП <...> перед принятием расписания, утвержденного Постановлением №511 от 20.04.2022 года.

Аналогичный вопрос был задан и представителю ИП <...>, <...>.

В ответ на данный вопрос <...> ответил отрицательно, подобных фактов не подтвердил.

<...> на данный вопрос ответил положительно, пояснил, что, со слов бывшего начальника Отдела инфраструктурного развития Исполнительного комитета <...>, а также заместителя руководителя Исполнительного комитета, такие переговоры велись. Данные обстоятельства были сообщены представителю ИП <...>, когда с ним согласовывали проект расписания в соответствии с Постановлением №511 от 20.04.2022 года.

Представитель Исполнительного комитета <...> на вопрос о том, согласовывали ли должностные лица Исполнительного комитета проект расписания с перевозчиками, вел ли орган муниципальной власти какие-либо переговоры с ними ответить затруднился, пояснил, что в тот момент ещё не работал в Исполнительном комитете.

На заседании Комиссии, состоявшемся 19.07.2022 года, представителем Исполнительного комитета <...> были даны следующие пояснения относительно законности расписания, утвержденного Постановлением № 511 от 20.04.2022 года: «расписание и отменить нельзя, потому что другого нет, но расписание неправильно составлено, оно не соответствует реестру ...». На вопросы председателя Комиссии «Будет ли Исполнительный комитет исправлять расписание?», представитель Исполнительного комитета ответил «Да, конечно».

Таким образом, на основании вышеизложенного, антимонопольный орган приходит к выводу, что расписание, утверждённое Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, было принято без исследования пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан.

Также Татарстанским УФАС России 1 июля 2022 года был проведен анализ рынка регулярных пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан (далее – анализ). В рамках анализа установлено, что время прохождения одного полного круга по маршрутам №2, №3, №3а, №4, №4а, №6, №6а, №8 (те маршруты, движения транспорта по которому было зафиксировано) – 1 час 20 минут (±1-3 минуты).

При этом в соответствии с расписанием, утвержденным Постановлением №511 от 20.04.2022, интервалы движения между транспортными средствами одного маршрута составляют 1 час 30 минут, а в соответствии с расписанием, утвержденным Постановлением №1848 от 29.12.2021 года – 1 час 20 минут.

Таким образом, учитывая, что в настоящее время фактический интервал движения между транспортными средствами на одном маршруте составляет 1 час 20 минут (±1-3 минуты), перевозчики г.Елабуга осуществляют деятельность по перевозке на основании расписания, утвержденного Постановлением №1848 от 29.12.2021 года.

Кроме того, интервалы движения между транспортными средствами перевозчиков неравномерны, что подтверждается следующей выемкой из акта фиксации времени прибытия транспортных средств (таблица №1):

31

таблица №1

Остановка	Маршрут, Государственный номер автобуса, Время прибытия на остановку																	
	4, х742хр	3, е225ее	6а, ат053	3а, а519кв	6, н900ер	2, ам998	4, ас412	8, ас408	5, ас914	3, ам999	6а, ас929	3, ас416	2, ам996	8, ат014	6, ас440	4а, ат013	8, е873ее	6, к763рв
НГДУ	9:49	9:52	9:57	10:07	10:11	10:14	10:17	10:19	10:23	10:26	10:30	10:32	10:38	10:45	10:48	10:52	10:56	11:00
ЕЦРБ	9:52	9:55	9:59	10:10	10:12	10:17	10:20	10:24	10:26	10:29	10:32	10:34	10:41	10:47	10:51	10:56	10:59	11:02
Александровский сад	9:53	9:56	10:01	10:12	10:15	10:19	10:22	10:25	10:28	10:31	10:34		10:43	10:49	10:53	10:57	11:01	11:04
Остановка	Маршрут, Государственный номер автобуса, Время прибытия на остановку																	
	8, АС001	4, х742хр	3, е225ее	6а, ат053	3а, а519кв	6, н900ер	2, ам998	4, ас412	8, ас408	5, ас914	3, ам999	6а, ас929	3, ас416	2, ам996	8, ат014	6, ас440	8, е873ее	6, к763рв
У	13:46	13:49	13:52	13:57	14:08	14:10	14:14	14:17	14:20	14:24	14:26	14:30	14:32	14:38	14:44	14:48	14:55	15:00
Б	13:48	13:52	13:55	14:00	14:11	14:12	14:17	14:20	14:23	14:27	14:29	14:32	14:34	14:41	14:46	14:50	14:59	15:02
Александровский сад	13:50	13:53	13:57	14:02	14:13	14:14	14:19	14:23	14:24	14:28	14:31	14:34	14:36	14:43	14:49	14:53	15:01	15:04

Из приведенной таблицы №1 видно, что интервалы движения между транспортными средствами перевозчиков неравномерны. Например, между автобусами маршрутов №8 (АС001, ИП Карионов И.С.) и №4 (х742хр, ИП <...>) проходит 3 минуты; между автобусами маршрутов №4 (х742хр, ИП <...>) и №3(е225ее, ИП <...>) проходит 4 минуты, между автобусами маршрутов №3 (е225ее, ИП <...>) и №6а (ат053, ИП <...>) проходит 5 минут, между автобусами маршрутов №3а (а519кв, ИП <...>) и №6 (н900ер, ИП <...>) проходит 1 минута, между автобусами маршрутов №6 (н900ер, ИП <...>) и №2 (ам998, ИП <...>) проходит 5 минут. Данные интервалы приводятся на примере остановки Александровский сад.

32

Таким образом, антимонопольный орган приходит к выводу, что расписание, утвержденное Постановлением №511 от 20.04.2022 года, как и расписание, утвержденное Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, было принято без проведенного исследования пассажиропотока на маршрутах г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан, без наличия объективных данных, свидетельствующих о необходимости принятия его в такой форме.

В соответствии со статьёй 48.1 Федерального закона от 26.07.2006 г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» Комиссией в адрес участвующих в деле лиц было направлено заключение об обстоятельствах дела №016/01/15-452/2022.

До окончания рассмотрения настоящего дела и оглашения резолютивной части решения возражения на заключения об обстоятельствах дела поступили от ИП <...> (вх.№10432 от 15.08.2022 года).

Так, со стороны ИП <...> в письменном виде была высказана просьба дать оценку ее доводам о необходимости выдачи Исполнительному комитету предписания о разработке и принятии нормативных документов, регламентирующих порядок, методы и способы проведения обследования пассажиропотоков на муниципальных маршрутах города Елабуга и Елабужского района, а также нормативных документов, регламентирующих принципы, порядок, методы и способы разработки расписания на основании полученных данных о состоянии маршрутной сети, либо предписания о проведении обследования пассажиропотоков на муниципальных маршрутах города Елабуги и Елабужского муниципального района с учётом Методологических рекомендаций по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан), утвержденных Госкомстатом Российской Федерации 19 декабря 2001 года и указанные в Письме Госкомстата РФ от 14.02.2002 № ОР-09-23/692, и разработке расписания движения маршрутных транспортных средств с учётом Методических рекомендаций по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным Минтранс России 30.06.2020 года (Приложение № 4 – «Рекомендации по разработке общего расписания (в разрезе остановочных пунктов) по маршрутной сети и определению потребности в необходимом виде и количестве транспортных средств на каждом маршруте»).

ИП <...> указывает, что среди нормативных документов Исполнительного комитета отсутствуют какие-либо утвержденные методики, математические приемы и расчеты по разработке расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам, а также методики обследования пассажиропотоков на муниципальных маршрутах.

Индивидуальный предприниматель считает, что принятию Исполнительным комитетом антиконкурентного расписания также способствовало отсутствие нормативных документов, регламентирующих саму процедуру разработки расписания на основании результатов обследования пассажиропотоков, с указанием принципов, методов и способов определения оптимальных временных интервалов движения транспортных средств на маршрутах.

Также перевозчик считает нужным Исполнительному комитету проводить обследования пассажиропотоков с обеспечением возможности участия в них перевозчиков (либо их представителей), с целью соблюдения их прав и законных интересов, а также исключения возможной фальсификации результатов таких обследований.

ИП <...> высказывает мнение о том, что в решении и предписании по настоящему делу Татарстанскому УФАС России также необходимо указать на то, что Исполнительному комитету необходимо обеспечить участие перевозчиков либо их представителей в процедуре по разработке расписания движения транспортных средств, поскольку такие меры будут направлены на обеспечение конкуренции на данном товарном рынке, позволят соблюсти при этом права и законные интересы перевозчиков, а также выявить и устранить недостатки в принимаемом расписании на стадии его утверждения.

Изучив указанные пояснения, Комиссия считает необходимым отметить следующее.

Пунктом 6 части 1 статьи 15 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» определено, что создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района является вопросом местного значения муниципального района.

В соответствии со статьей 45 Решения Елабужского районного Совета от 29.07.2020 №491 «О принятии Устава муниципального образования «Елабужский муниципальный район» Республики Татарстан», Исполнительный комитет Елабужского муниципального района является исполнительно-распорядительным органом местного самоуправления Елабужского муниципального района, а также исполняет полномочия исполнительно-распорядительного муниципального образования «город Елабуга» Елабужского муниципального района Республики Татарстан.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, 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 регулируются Законом о перевозках.

Под муниципальным маршрутом регулярных перевозок Закон о перевозках понимает муниципальный маршрут регулярных перевозок - маршрут регулярных перевозок в границах двух и более поселений одного муниципального района (пункту 7 статьи 3).

Понятия «маршрут регулярных перевозок» раскрывается в Федеральном законе от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Федеральный закон №259-ФЗ) (часть 2 статьи 3 Закона о перевозках).

По пункту 9 статьи 2 Федерального закона №259-ФЗ, маршрут регулярных перевозок - предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

Таким образом, из совокупности приведенных выше норм следует, что на принятие решения по установлению, изменению и отмену муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе уполномочен Исполнительный комитет, наличие у органа местного самоуправления указанных полномочий обусловлено тем, что вопрос транспортного обслуживания населения является вопросом местного значения муниципального района.

Исполнительный комитет, как компетентный в данном вопросе орган, при утверждении муниципального маршрута регулярных перевозок, помимо прочего, утверждает также соответствующее расписание, которое является неотъемлемой частью муниципального маршрута регулярных перевозок.

При этом законодательство Российской Федерации не обязывает Исполнительный комитет при принятии расписания руководствоваться какими-то определенными методиками, математическими приемами и расчетами по разработке расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам, а также методиками обследования пассажиропотоков на муниципальных маршрутах. Кроме того,

приведенные ИП <...> документы по своей сути являются рекомендациями, принудительной силой не обладают, в связи с чем антимонопольный орган не вправе требовать обязательного учета данных документов Исполнительным комитетом, а также проведения анализа пассажиропотока на основании данных методических рекомендаций.

Аналогичная ситуация также складывается и с участием в обследовании пассажиропотока в г.Елабуга и Елабужском муниципальном районе перевозчиков (их представителей), так как обеспечение участия перевозчиков (их представителей) в проведении исследования пассажиропотока может быть осуществлено на усмотрение Исполнительного комитета, но действия по обеспечению участия в исследовании пассажиропотока перевозчиков (их представителей) законодательно установленной обязанностью органа местного самоуправления не являются.

Кроме того, поступившие возражения ИП <...> не влияют на вмененное Исполнительному комитету нарушение, не указывают на наличие новых фактов нарушения антимонопольного законодательства со стороны органа местного самоуправления.

Татарстанское УФАС России в связи с поступившими возражениями также считает нужным отметить следующее.

На заседании Комиссии, состоявшемся 16 августа 2022 года, представитель Исполнительного комитета <...> пояснил, что со стороны Исполнительного комитета проводится работа по разработке временного расписания, учитывая то, что расписания, утвержденные Постановлением №511 от 20.04.2022 года и Постановлением №1848 от 29.12.2021 года, незаконны.

Также Исполнительным комитетом проводится работа по привлечению специализированной организации ОАО «НИИ Автомобильного транспорта» г. Москва, которая будет проводить оптимизацию маршрутной сети.

Представитель Исполнительного комитета пояснил, что ОАО «НИИ Автомобильного транспорта» в своей работе будет учитывать все имеющиеся методики, законы. ОАО «НИИ Автомобильного транспорта» будет заниматься и разработкой нового расписания.

Определением об отложении дела №016/01/15-452/2022 от 16 августа 2022 года (исх.№АЯ-06/10438 от 18.08.2022 года) Татарстанское УФАС России запросило у Исполнительного комитета соответствующие документы, подтверждающие устные пояснения представителя Николаева Е.Н., а именно:

3.1. копию переписки, подтверждающей факт наличия договоренности между Исполнительным комитетом и ОАО «НИИ Автомобильного транспорта» по проведению исследования пассажиропотока в г.Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан;

3.2. копию заключенного контракта или его проект (с приложением технического задания или его проекта) по проведению исследования пассажиропотока в г.Елабуга и Елабужском муниципальном районе, которое будет проводиться со стороны ОАО «НИИ Автомобильного транспорта»;

3.3. копии документов (приказы, постановления, распоряжения, иные документы), подтверждающие формирование комиссии по исследованию пассажиропотока г.Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан.

В ответ на указанное определение от Исполнительного комитета поступили запрашиваемые документы (вх.№11235 от 05.09.2022 года).

Так, из ответа Исполнительного комитета следует, что органом местного самоуправления в адрес ОАО «НИИ Автомобильного транспорта» (ИНН: 7733563381), ООО «ТМП» (ИНН: 7801314844), ООО «Импульс» (ИНН: 7841019644) были направлены письма с просьбой предоставления в адрес Исполнительного комитета коммерческие предложения по разработке комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения Елабужского муниципального района Республики Татарстан (КСОТ).

В ответ на данные письма ОАО «НИИ Автомобильного транспорта» указало, что стоимость выполнения данных работ составит – 6 200 000 руб. 00 коп., ООО «ТМП» направило предложение с суммой в 5 900 000 руб. 00 коп., ООО «Импульс» - 7 400 000 руб. 00 коп.

Исполнительным комитетом также был подготовлен проект технического задания на выполнение работ по разработке комплексной схемы транспортного обслуживания населения.

В соответствии с полученными предложениями Исполнительный комитет направил письмо в адрес Главы Елабужского муниципального района Республики Татарстан <...> с просьбой дать поручение Финансово-бюджетной палате Елабужского муниципального района Республики Татарстан по выделению 6 500 000 руб. 00 коп. для проведения аукциона по выбору исполнителя для разработки комплексной схемы транспортного обслуживания населения.

Также Исполнительным комитетом в адрес антимонопольного органа был представлен проект Постановления «О создании комиссии, как Уполномоченного органа на осуществление функций по установлению, изменению и отмене муниципальных маршрутов регулярных перевозок, по изменению расписаний движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, по ведению реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок, по подготовке документа планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам на территории Елабужского муниципального района Республики Татарстан», которым для исследования пассажиропотока планируется создание специализированного органа. Исполнительный комитет указал, что проект постановления находится на правовой экспертизе, после ее прохождения постановление будет утверждено и размещено на официальном сайте Елабужского муниципального района.

Таким образом, на момент окончания рассмотрения дела Исполнительным комитетом принимаются действия по подготовке к проведению исследования пассажиропотока в г.Елабуга и Елабужском муниципальном районе, при этом описанные обстоятельства каких-либо нарушений антимонопольного законодательства не содержат.

Тем не менее, несмотря на рекомендательный характер приведенных ИП <...> документов, Исполнительный комитет вправе прибегнуть к использованию при анализе пассажиропотока Методологических рекомендаций по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан), утвержденных Госкомстатом Российской Федерации 19 декабря 2001 года и указанных в Письме Госкомстата РФ от 14.02.2002 № ОР-09-23/692, а также Методических рекомендаций по разработке Документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных Минтранс России 30.06.2020 года (Приложение № 4 – «Рекомендации по разработке общего расписания (в разрезе остановочных пунктов) по маршрутной сети и определению потребности в необходимом виде и количестве транспортных средств на каждом маршруте»).

Также Исполнительный комитет вправе привлекать перевозчиков (их представителей) для исследования пассажиропотока.

Как неоднократно указывалось антимонопольным органом, действия по изменению расписания движения транспортных средств без объективной к тому необходимости для перевозчиков, которые осуществляют регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам в отсутствие бюджетного финансирования, могут приводить к недопущению, ограничению, устранению конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

Из взаимосвязи пункта 9 статьи 2, пункта 15 статьи 2, части 4 статьи 19 Федерального закона №259-ФЗ и части 2 статьи 3 Закона о перевозках расписание движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок является его неотъемлемой частью, а, следовательно, напрямую влияет на рентабельность такого маршрута.

Таким образом, при осуществлении перевозок по нерегулируемым тарифам любое изменение в расписании движения автобусов приводит к перераспределению пассажиропотока между перевозчиками, что в свою очередь приводит к уменьшению выручки у одних перевозчиков и увеличению выручки у других перевозчиков. Поэтому любые изменения в расписании движения автобусов по муниципальным маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам должны быть законными, обоснованными и учитывать интересы всех перевозчиков.

Учитывая, что новое расписание движения транспортных средств, ввиду указанных выше обстоятельств, может привести к перераспределению пассажиропотока в пользу одного из перевозчиков, чем могут быть созданы дискриминационные условия осуществления перевозок для остальных перевозчиков.

О недопустимости принятия произвольного расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам города Елабуги и муниципального района и о необходимости составления расписания движения транспортных средств на основании объективных данных состояния маршрутной сети, которые должны быть подтверждены объективными обследованиями, указывал также Арбитражный суд Республики Татарстан в рамках дела №А65-33452/2019.

В соответствии с пунктом 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 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 (бездействия), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, за исключением предусмотренных федеральными законами случаев принятия актов и (или) осуществления таких действий, в частности запрещается создание дискриминационных условий.

В соответствии с пунктом 8 статьи 4 Закона о защите конкуренции дискриминационные условия - условия доступа на товарный рынок, условия производства, обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами.

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.

Под недопущением конкуренции следует понимать такую ситуацию, когда в результате принятия соответствующим органом акта и (или) осуществления действия (бездействия) исключается любая возможность конкуренции.

Ограничение конкуренции подразумевает то, что в результате принятия соответствующим органом акта и (или) осуществления действия (бездействия) существенно снижается возможность конкуренции.

Устранение конкуренции свидетельствует о том, что в результате принятия соответствующим органом акта и (или) осуществления действия (бездействия) постепенно устраняется (минимизируется) возможность конкуренции.

Таким образом, антимонопольный орган пришел к выводу о том, что действия Исполнительного комитета, выразившиеся в нарушении порядка разработки Постановления от 29.12.2021 №1848 «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан», которое поставило ИП <...> в неравное положение при осуществлении регулярных перевозок в городе Елабуга перед другими перевозчиками, нарушают пункт 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции.

Кроме того, как было установлено в рамках рассмотрения настоящего дела, принятием расписания, утвержденного Постановлением № 511 от 20.04.2022 года, Исполнительный комитет не устранил нарушение антимонопольного законодательства.

В соответствии с пунктом 2 статьи 22, части 1 статьи 39 Закона о защите конкуренции антимонопольный орган выявляет нарушения антимонопольного законодательства, принимает меры по прекращению нарушения антимонопольного законодательства и привлекает к ответственности за такие нарушения, в том числе в пределах своих полномочий возбуждает и рассматривает дела о нарушении антимонопольного законодательства, принимает по результатам их рассмотрения решения и выдает предписания.

В силу подпунктов «а», «в», «г» пункта 3 части 1 статьи 23 Закона о защите конкуренции антимонопольный орган выдает органам местного самоуправления обязательные для исполнения предписания об отмене или изменении актов, нарушающих антимонопольное законодательство, о прекращении иных нарушений антимонопольного законодательства, о совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Учитывая, что нарушение антимонопольного законодательства не устранено, Комиссия на основании пункта 3 статьи 23 Закона о защите конкуренции считает необходимым выдать Исполнительному комитету обязательное для исполнения предписание о совершении действий, направленных на устранение последствий нарушения пункта 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, а также направленных на обеспечение конкуренции, а именно:

отменить расписание, утвержденное Постановлением № 511 от 20.04.2022 года «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан»;

разработать и принять расписание движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе Республики Татарстан, учитывая объективные данные состояния маршрутной сети, которые должны быть подтверждены объективными обследованиями, с соблюдением утвержденных органом местного самоуправления действующих Порядка установления, изменения и отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок, а также изменения расписаний движения транспортных средств по муниципальному маршруту регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе и Порядка ведения реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе, обеспечивающего равные условия осуществления перевозок всем перевозчикам, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужском муниципальном районе.

На основании изложенного, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, статьей 41 Закона о защите конкуренции, Комиссия

РЕШИЛА:

Признать Исполнительный комитет Елабужского муниципального района Республики Татарстан (ИНН 1646018237) нарушившим пункт 8 части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, что выразилось в нарушении порядка разработки Постановления от 29.12.2021 №1848 «Об утверждении расписания движения транспортных средств по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Елабуга и Елабужского муниципального района Республики Татарстан», которое поставило ИП <...> в неравное положение при осуществлении регулярных перевозок в городе Елабуга перед другими перевозчиками.

Выдать Исполнительному комитету Елабужского муниципального района Республики Татарстан обязательное для исполнения предписание.

Передать материалы настоящего дела должностному лицу, уполномоченному рассматривать дела об административных правонарушениях,



для возбуждения административного производства по фактам, указанным в решении по настоящему делу.

Основания для принятия иных мер по пресечению и (или) устранению последствий нарушения антимонопольного законодательства отсутствуют.

Председатель Комиссии:

<...> – (должностное лицо)

Члены Комиссии:

<...> – (должностное лицо)

<...> – (должностное лицо)