

**Публикация документа не является официальной. Официально правовые акты публикуются в официальных печатных изданиях в соответствии с действующим законодательством.**

Правительство Новгородской  
области

пл. Победы-Софийская, д.1,  
Великий Новгород, 173005  
Новгородская обл., 174361

Общество с ограниченной  
ответственностью «Межмуниципальное  
пассажирское автотранспортное  
предприятие – 1»  
ул. Нехинская, д.1  
Великий Новгород, 173015

Комитет по ценовой и тарифной  
политике области  
ул. Б. Московская, д.13/2  
Великий Новгород, 173000

Исходящий № /02 от

## РЕШЕНИЕ

по делу № 41о нарушении антимонопольного законодательства

Великий Новгород

Резолютивная часть решения оглашена 12 сентября 2014 года.

В полном объеме решение изготовлено 19 сентября 2014 года.

Комиссия Новгородского УФАС России (далее – Управление) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

председателя Комиссии: Пашковой Г.Н. – руководителя Управления - начальника отдела антимонопольного контроля;

членов Комиссии:

Панькова С.Е. – главного специалиста-эксперта Управления,

Попович Л.И. - ведущего специалиста-эксперта Управления;

с участием <С.....> – представителя ООО «МПАТП-1», на основании доверенности от 19.08.2014 № 1-19/08;

<А.....> – представителя ООО «МПАТП-1», на основании доверенности от 19.08.2014 № 2-19/08;

<П.....> - представителя ООО «МПАТП-1», на основании доверенности от 19.08.2014 № 3-19/08;

<К.....> – директора ООО «МПАТП-1»;

<А.....> – заместителя начальника управления контрольно-правовой, кадровой и разрешительной работы департамента транспорта Новгородской области, на основании доверенности от 01.08.2014 № 67;

<С.....> – председателя комитета по ценовой и тарифной политике области (удостоверение № 396, выдано 10.12.2012);

<К.....> – представителя комитета по ценовой и тарифной политике области, на основании доверенности от 10.09.2014 № 1015,

рассмотрев дело № 41 по признакам нарушения Правительством Новгородской области части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

#### УСТАНОВИЛА:

В Новгородское УФАС России поступило заявление Общества с ограниченной ответственностью «Межмуниципальное пассажирское автотранспортное предприятие-1» (далее - ООО «МПАТП-1», заявитель) по вопросу несоответствия антимонопольному законодательству пунктов 4-1 и 5 Порядка предоставления субсидий организациям автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования и индивидуальным предпринимателям на возмещение недополученных доходов от перевозки пассажиров отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которых относится к ведению Российской Федерации и Новгородской области, утверждённого

постановлением Администрации Новгородской области от 16.03.2009 № 65.

Из заявления усматривается, что ООО «МПАТП-1» осуществляет регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования на территории Новгородского муниципального района, Маловишерского муниципального района, Маловишерского городского поселения. Осуществляя регулярные перевозки пассажиров, в том числе и льготных категорий граждан, обладающих правом проезда по единым социальным проездным билетам, ООО «МПАТП-1» является получателем субсидии на компенсацию выпадающих доходов в соответствии с постановлением Администрации Новгородской области от 16.03.2009 № 65. Пункт 5 Порядка определяет расчёт количества реализованных единых социальных проездных билетов (далее – ЕСПБ) за квартал, приходящегося на перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров. Количество ЕСПБ, приходящееся на перевозчика, определяется пропорционально транспортной работе перевозчика. Между тем, по мнению заявителя, показатель транспортной работы не является объективным критерием для распределения количества реализованных ЕСПБ, поскольку не отражает количество перевезённых по ЕСПБ граждан. На городских перевозках используется подвижной состав большой и особо большой вместимости, что увеличивает транспортную работу. Использование показателей транспортной работы в качестве критерия распределения ЕСПБ между перевозчиками приводит к тому, что количество перевезённых льготных категорий граждан в городе значительно превышает количество перевезённых льготников в пригороде, что не соответствует действительности. Количество реализованных ЕСПБ, приходящееся на одного перевозчика, учитывается при расчёте субсидии и приводит к занижению её размера для пригородных перевозчиков по сравнению с городскими перевозчиками и, вследствие этого, к созданию преимуществ для городских перевозчиков и ущемлению прав пригородных перевозчиков.

Кроме того, ООО «МПАТП-1» полагает, что установленное в пункте 4-1 Порядка ежеквартальное предоставление субсидий ущемляет права перевозчиков, выполнивших свои обязательства по перевозке льготных категорий граждан, на своевременное получение компенсации из бюджета.

Проведённым Управлением по заявлению ООО «МПАТП-1» расследованием установлено следующее.

Администрацией Новгородской области принято постановление от 16.03.2009 № 65, которым утверждён Порядок предоставления субсидий организациям автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования и индивидуальным предпринимателям на возмещение недополученных доходов от перевозки пассажиров отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которых относится к ведению Российской Федерации и Новгородской области (далее – Порядок).

Согласно пункту 2 Порядка, субсидия предоставляется перевозчику с целью возмещения недополученных доходов, связанных с предоставлением отдельным категориям граждан права на проезд по ЕСПБ.

В силу пункта 4-1 Порядка для получения субсидии за счёт средств областного бюджета перевозчики ежеквартально до 30 числа месяца, следующего за

отчётным периодом, представляют в департамент, наряду с другими документами и информацию о транспортной работе (пробег пассажирского транспорта, приведённый по предельной вместимости, в целых числах, измеряемый в местокилометрах), которая включается в отчёт о транспортной работе по форме согласно приложению к настоящему Порядку.

Пунктом 5 Порядка регламентирован порядок расчёта количества реализованных ЕСПБ за квартал, приходящихся на перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров. При этом, при расчёте данного показателя берётся такой показатель, как пробег пассажирского транспорта перевозчика за квартал, приведённый по предельной вместимости, в целых числах, измеряемый в местокилометрах (далее – транспортная работа).

Из пунктов 6 и 7 Порядка усматривается, что количество реализованных ЕСПБ за квартал, приходящихся на перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров, учитывается при исчислении расчётного дохода перевозчика от осуществления перевозок граждан по ЕСПБ за квартал, который, в свою очередь, влияет на расчёт объёма субсидии, причитающейся перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки пассажиров.

При этом, при расчёте объёма субсидии, причитающейся перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении, в пункте 6 Порядка количество поездок в месяц, осуществляемых льготными категориями граждан по ЕСПБ, определено из расчёта 30 поездок в городском сообщении, а при расчёте объёма субсидии, причитающейся перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки пассажиров в пригородном сообщении, в пункте 7 Порядка количество поездок в месяц, осуществляемых льготными категориями граждан по ЕСПБ, определено из расчёта 20 поездок в пригородном сообщении.

В соответствии с частью 2 статьи 17 Областного закона от 11.02.2013 № 210-ОЗ «О Правительстве Новгородской области», вступившего в силу с 01.05.2013, Правительство Новгородской области является правопреемником Администрации Новгородской области.

Приказом Управления от 18.07.2014 № 209 по заявлению ООО «МПАТП-1» возбуждено дело № 41 по признакам нарушения Правительством Новгородской области части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

При рассмотрении дела на заседании Комиссии представитель ООО «МПАТП-1» <С....> пояснила, что ООО «МПАТП-1» осуществляет перевозки пассажиров и багажа в пригородном направлении в Новгородском муниципальном районе, в том числе и льготных категорий граждан. Постановлением Администрации Новгородской области от 16.03.2009 № 65 утверждён Порядок предоставления субсидий организациям автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования и индивидуальными предпринимателями на возмещение недополученных доходов от перевозки пассажиров отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которых относится к ведению Российской Федерации и Новгородской области. Пунктом 5 Порядка регламентированы вопросы распределения между перевозчиками количества реализованных ЕСПБ. Распределение ЕСПБ производится пропорционально

транспортной работе. Однако, показатель транспортной работы не является объективным критерием для распределения количества реализованных ЕСПБ, поскольку не отражает количества перевезённых по ЕСПБ граждан. На городских маршрутах используется подвижной состав большой и особо большой вместимости, что увеличивает транспортную работу городских перевозчиков. Использование показателя транспортной работы в качестве критерия распределения ЕСПБ между перевозчиками приводит к тому, что количество перевезённых льготников в городе значительно превышает количество перевезённых льготников в пригороде, что не соответствует действительности. Общая транспортная работа городских перевозчиков составляет около 88 процентов, а пригородных перевозчиков – около 12 процентов. Применяв данное соотношение к количеству поездок, приходящихся на один ЕСПБ, и установленному пунктом 35 формы федерального статистического наблюдения № 65-автотранс, утверждённой приказом Росстата от 07.08.2013 № 312, получается, что по одному ЕСПБ 44 поездки льготниками осуществляется в городе и только 6 – в пригороде. Данное соотношение противоречит пунктам 6 и 7 Порядка, в которых количество поездок в месяц, осуществляемое льготными категориями граждан по ЕСПБ, в городе равно 30, а в пригороде – 20 поездкам. В связи с этим городские перевозчики получают субсидии больше, а убытки ООО «МПАТП-1» субсидиями не компенсируются. Кроме того, пунктом 4-1 Порядка, предусматривающим выплату субсидии ежеквартально, ущемляются права ООО «МПАТП-1», поскольку субсидии они получают по истечении 1,5 месяцев после отчётного периода. Поэтому ООО «МПАТП-1» не может своевременно обратиться в суд за взысканием убытков, что сказывается на экономическом состоянии предприятия. Другие представители заявителя поддержали вышеизложенные пояснения и доводы.

Представитель Правительства Новгородской области <А...> пояснила, что при разработке Порядка были учтены специфические факторы, сложившиеся на территории Новгородской области и не позволяющие определить фактический объём перевезённых каждым перевозчиком по ЕСПБ пассажиров, а именно: отсутствие автоматизированной системы учёта пассажиров, отсутствие утверждённых результатов натурных обследований. Ввиду невозможности использования сведений, отражающих фактический объём перевезённых по ЕСПБ пассажиров, при разработке Порядка был применён расчётный метод нахождения требуемой величины. Понятие транспортная работа, которое применяется при расчёте количества реализованных ЕСПБ, определено в пункте 4-1 Порядка. Использование понятия транспортной работы позволяет рассчитать предельно возможный объём перевозок пассажиров льготных категорий транспортными средствами перевозчика ввиду отсутствия расчётных данных для определения фактического объёма. Применённый в Порядке метод позволяет расчётным путём определить количество пассажиров с ЕСПБ, которые могли бы воспользоваться услугами перевозчика при условии полного использования номинальной вместимости транспортного средства на протяжении всего маршрута, поскольку сведения о фактически перевезённых пассажирах по ЕСПБ отсутствуют. Таким образом, применённый в Порядке метод является оптимальным и целесообразным, так как исключает возможность субъективных факторов, которые могут повлечь неверность итоговых данных, а с учётом невозможности использования фактических сведений, позволяет применить единообразный подход ко всем перевозчикам области и исключает возможность возникновения дискриминационных признаков. Принятое постановление не направлено на недопущение, ограничение, устранение конкуренции, не создаёт преимуществ для

отдельных хозяйствующих субъектов, и в целом, не противоречит Федеральному закону «О защите конкуренции».

Аналогичные пояснения содержатся в письме Правительства Новгородской области от 04.07.2014 № М-30/3272-И.

Представители Комитета по ценовой и тарифной политике Новгородской области (далее – Комитет) <С...> и <К...> на заседании Комиссии пояснили, что в компетенцию Комитета входит установление тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении и по внутриобластным маршрутам. При установлении тарифов используются, в том числе, сведения форм федерального статистического наблюдения, в частности № 65-автотарнс, представляемых перевозчиками. Такие показатели, как количество реализованных ЕСПБ, приходящихся на каждого перевозчика, а также количество поездок в месяц, осуществляемых льготными категориями граждан по ЕСПБ, при установлении тарифов Комитет не использует. Тем не менее, данные показатели непосредственно влияют на значение таких показателей, как количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот, применяемых для расчета тарифов. Такой показатель, как транспортная работа, Комитет при установлении тарифов также не использует. По мнению представителей Комитета, количество поездок в месяц, осуществляемых льготными категориями граждан по ЕСПБ, соответствующее фактическому значению, можно определить по результатам натурных обследований пассажиропотоков, проведенных в установленном порядке, либо посредством введения автоматизированной системы персонифицированного учета поездок граждан по ЕСПБ. При этом затраты перевозчиков на приобретение и установку программно-технических средств, необходимых для введения автоматизированной системы персонифицированного учета поездок граждан, включаются в расчет экономически обоснованной стоимости и учитываются при установлении тарифов на перевозки пассажиров и багажа.

Рассмотрев имеющиеся в деле материалы, выслушав представителей Правительства Новгородской области и ООО «МПАТП-1», Комиссия Новгородского УФАС России (далее – Комиссия) установила следующее.

Пунктом 4-1 Порядка для всех организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в городском и (или) пригородном сообщении, предусмотрен поквартальный срок для представления в департамент сведений для получения субсидий за счёт средств областного бюджета. Соответственно, расчет субсидий для выплаты перевозчикам также осуществляется поквартально. Следовательно, в данном случае все перевозчики поставлены в равные условия осуществления деятельности в части предоставления ими сведений и документов в департамент и в части сроков осуществления расчета субсидий, причитающихся каждому перевозчику. Таким образом, данный пункт Порядка не противоречит антимонопольному законодательству, поскольку не носит дискриминационного характера и не может привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции. Доказательств обратного заявителем Комиссии не представлено.

Анализ Порядка свидетельствует, что при расчёте объема субсидии, причитающейся перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки

пассажиров, Порядком предусмотрено в некоторых случаях использование показателей, принятых для заполнения формы федерального статистического наблюдения № 65-автотранс.

Действительно, Федеральной службой государственной статистики издан приказ от 07.08.2013 № 312 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта» (далее – Приказ), которым следует руководствоваться при составлении годового отчёта по состоянию на 1 января 2014 года и квартальных отчётов с отчёта за январь-март 2014 года.

В соответствии с пунктом 35 приложения № 15 к Приказу и пунктом 3.6 приложения № 6 к Приказу при продаже гражданам единых социальных проездных билетов (ЕСПБ), дающих право проезда на всех городских и пригородных маршрутах, количество поездок в месяц устанавливается органами местного самоуправления на основании результатов проведённых натурных обследований, согласованных с органами государственной статистики, или принимается равным 50 (суммарно во внутригородском и пригородном сообщениях). Распределение объёмов перевозок по видам сообщения (внутригородское и пригородное) производится пропорционально выполненной работе на линии.

В соответствии с пунктом 5 Порядка количество реализованных ЕСПБ за квартал, приходящееся на перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров определяется по установленным данным пунктом Порядка формулам, и числовое значение данного показателя прямо пропорционально числовому значению пробега пассажирского транспорта перевозчика за квартал, приведенному по предельной вместимости, в целых числах, измеряемому в местокилометрах (далее - транспортная работа). Из указанных формул следует, что доля реализованных за квартал ЕСПБ, приходящаяся на перевозчика, в общем количестве реализованных за квартал ЕСПБ в муниципальном районе равна доле транспортной работы перевозчика в общей транспортной работе за квартал, выполненной всеми перевозчиками в городском и пригородном сообщении в муниципальном районе.

Между тем, применённый в пункте 5 Порядка показатель транспортной работы не является объективным критерием для распределения количества реализованных ЕСПБ, приходящихся на перевозчика, поскольку не отражает фактического количества перевезённых перевозчиком граждан, обладающих правом проезда по ЕСПБ, а является расчетным показателем, основанным на количестве имеющихся у перевозчика транспортных средств и их вместимости, и не учитывающим таких значимых для определения фактического количества перевезённых перевозчиком граждан по ЕСПБ факторов, как сезонные колебания пассажиропотоков по городским и пригородным перевозкам, востребованность маршрута у пассажиров, доля фактического использования вместимости транспортных средств от их номинальной вместимости.

В отличие от перевозок на пригородных маршрутах, при перевозках пассажиров по городским маршрутам, как правило, используется подвижной состав большой и особо большой вместимости, что, соответственно, значительно увеличивает транспортную работу перевозчиков в городском муниципальном образовании по сравнению с перевозчиками, осуществляющими пригородные перевозки, и, следуя установленному пунктом 5 Порядка расчету, значительно увеличивает

количество реализованных ЕСПБ за квартал, приходящихся на перевозчика, осуществляющего перевозки пассажиров по городским маршрутам. Соответственно, доля реализованных ЕСПБ, приходящихся на перевозчиков по пригородным маршрутам, уменьшается, что не является объективным отражением фактически выполненной работы перевозчиков на линии по перевозке граждан по ЕСПБ в силу вышеизложенных причин.

Между тем, рассчитанный в соответствии с пунктом 5 Порядка показатель количества реализованных ЕСПБ, приходящихся на перевозчика, далее в пункте 6 и 7 Порядка применяется для расчета объема субсидии, причитающейся перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки пассажиров. Таким образом, применение некорректного, не отражающего фактически выполненной работы перевозчиками показателя транспортной работы при расчете количества реализованных ЕСПБ, приходящихся на перевозчика, влечет за собой не соответствующее фактическим обстоятельствам распределение субсидий между перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, в частности между перевозчиками, осуществляющими городские перевозки и пригородные перевозки.

Более того, применённое в пунктах 6 и 7 Порядка распределение общего количества поездок в месяц (50 поездок), осуществляемое льготными категориями граждан по ЕСПБ, из расчёта 30 поездок в городском сообщении и в 20 поездок – в пригородном сообщении соответственно, также является произвольным, установлено без составления соответствующих расчетов, проведения иной какой-либо процедуры экономического обоснования, без проведения многофакторного анализа характеристик пассажиропотока. Доказательств, подтверждающих обоснованность и достоверность такого распределения количества поездок между городским и пригородным сообщением, основанных на результатах натурных обследований пассажиропотоков либо на сведениях персонифицированного учета поездок граждан по ЕСПБ, либо на иных сведениях, которые могут быть подвергнуты верификации (проверке на предмет соответствия либо несоответствия действительности), Правительство Новгородской области не представило.

Распределение количества поездок в месяц, осуществляемое льготными категориями граждан по ЕСПБ, между городскими и пригородными перевозчиками из расчёта 30 поездок – в городском сообщении и 20 поездок – в пригородном сообщении со ссылкой на форму статистического наблюдения № 65-автотранс «Сведения о продукции автомобильного транспорта» (приложение № 14) с указаниями по её заполнению, утверждённую приказом Росстата от 06.09.2012 № 480, в данном случае неправомерно, так как приказом Росстата от 07.08.2013 № 312 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта» форма федерального статистического наблюдения № 65-автотранс «Сведения о продукции автомобильного транспорта» (приложение № 14), утверждённая приказом Росстата от 06.09.2012 № 480, признана утратившей силу. В действующей по состоянию на 01.01.2014 форме федерального статистического наблюдения № 65-автотранс «Сведения о деятельности автомобильного транспорта» (приложение № 15) в таблице 1 пункта 34 указаний по заполнению данной формы статистической отчетности вышеуказанное распределение поездок (30 и 20 поездок соответственно во внутрпригородном и



пригородном сообщении) на поездки граждан по ЕСПБ не распространяется.

Натурные обследования для определения количества поездок в месяц по ЕСПБ органами местного самоуправления, не проводились. Данное обстоятельство, помимо пояснений сторон, подтверждается письмом Новгородстата от 16.07.2014 № НЗ-55-04/1492-ДР. Какие-либо доказательства, подтверждающие обоснованность применённого в пунктах 6 и 7 Порядка распределения количества поездок в месяц, осуществляемых льготными категориями граждан по ЕСПБ, между городскими и пригородными перевозчиками, ни ООО «МПАТП-1», ни Правительством Новгородской области представлены не были.

Из имеющихся в деле материалов и документов усматривается, что регулярные перевозки пассажиров на территории Новгородской области осуществляют ООО «Межмуниципальное пассажирское автотранспортное предприятие-1», ООО «Автопрокат», ООО «Автотранспортное предприятие № 3», ООО «Новгородское пассажирское автотранспортное предприятие-1» Доверительное управление, ООО «Городское пассажирское автотранспортное предприятие», ОАО «Автобусный парк», ООО «Фабус», ОАО «Троллейбусное депо», ООО «Боровичское пассажирское автотранспортное предприятие», ООО «Мошенское пассажирское автотранспортное предприятие», ООО «Любытинское пассажирское автотранспортное предприятие», ООО «Окуловское пассажирское автотранспортное предприятие», ООО «Демянское автотранспортное предприятие», ООО «Хвойнинское пассажирское автотранспортное предприятие», ООО «ПАТП-Сервис», ИП Луговая О.А. и др. Данное обстоятельство свидетельствует о том, что рынок регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в Новгородской области является конкурентным. Географическими границами рынка регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования является территория Новгородской области.

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) федеральным органам исполнительной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления, иным осуществляющим функции указанных органов органам или организациям, а также государственным внебюджетным фондам, Центральному банку Российской Федерации запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, за исключением предусмотренных федеральными законами случаев принятия актов и (или) осуществления таких действий (бездействия), в частности запрещается создание дискриминационных условий.

Согласно пункту 8 статьи 4 Закона о защите конкуренции дискриминационными условиями признаются такие 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 17 статьи 4 Закона о защите конкуренции, признаки

ограничения конкуренции - сокращение числа хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, на товарном рынке, рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, отказ хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, от самостоятельных действий на товарном рынке, определение общих условий обращения товара на товарном рынке соглашением между хозяйствующими субъектами или в соответствии с обязательными для исполнения ими указаниями иного лица либо в результате согласования хозяйствующими субъектами, не входящими в одну группу лиц, своих действий на товарном рынке, иные обстоятельства, создающие возможность для хозяйствующего субъекта или нескольких хозяйствующих субъектов в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товара на товарном рынке, а также установление органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями, участвующими в предоставлении государственных или муниципальных услуг, при участии в предоставлении таких услуг требований к товарам или к хозяйствующим субъектам, не предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Определение количества реализованных ЕСПБ, приходящихся на перевозчиков, исходя из необъективного критерия транспортной работы перевозчика (пункт 5 Порядка), а также произвольное, не основанное на результатах натуральных (иных) обследований пассажиропотоков и (или) иных объективных данных, которые могут быть подвергнуты верификации, распределение количества поездок, приходящихся на ЕСПБ, между внутригородским и пригородным сообщениями (пункты 6, 7 Порядка), могут привести к несправедливому, не соответствующему фактическим обстоятельствам распределению субсидий между перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, в частности между перевозчиками, осуществляющими городские перевозки и пригородные перевозки, при котором предоставленная некоторым перевозчикам субсидия не возместит недополученных данными перевозчиками доходов от перевозки граждан по ЕСПБ, а для других перевозчиков субсидия будет предоставлена в чрезмерном объеме. Указанные обстоятельства ставят перевозчиков в неравные условия осуществления ими хозяйственной деятельности и могут привести к созданию дискриминационных условий производства и продажи услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам.

Кроме того, перевозчики, которым предоставлена в соответствии с Порядком субсидия не возмещает недополученных доходов от перевозки пассажиров граждан по ЕСПБ, могут прекратить осуществлять деятельность по регулярным перевозкам пассажиров и багажа из-за её убыточности, что приведет к сокращению числа хозяйствующих субъектов и к созданию реальной угрозы для конкуренции на рынке перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулярным маршрутам на территории Новгородской области.

При отсутствии единых, установленных федеральными законами и (или) принятыми во исполнение данных федеральных законов иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, правил для расчёта объема рассматриваемых субсидий, органы государственной власти Новгородской области обязаны осуществлять расчёт объема субсидий не по произвольно установленным показателям и их значениям, а на основании результатов натуральных обследований пассажиропотоков, проведенных в установленном порядке, и (или) на основании

иных объективных данных, которые могут быть подвергнуты верификации, позволяющих определить фактическое количество перевезённых перевозчиком по ЕСПБ пассажиров, в частности данных, полученных посредством введения автоматизированной системы персонифицированного учета поездок граждан по ЕСПБ.

Таким образом, Комиссия пришла к выводу о нарушении Правительством Новгородской области части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в частности пункта 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», путем принятия акта - постановления Администрации Новгородской области от 16.03.2009 № 65 «Об утверждении порядка предоставления субсидий организациям автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования и индивидуальным предпринимателям на возмещение недополученных доходов от перевозки пассажиров отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которых относится к ведению Российской Федерации и Новгородской области», поскольку в результате применения пунктов 5, 6 и 7 Порядка при расчёте объема субсидий перевозчикам на возмещение недополученных доходов от перевозки граждан, обладающих правом проезда по ЕСПБ, используются показатели, которые не отражают реального количества перевезённых граждан по ЕСПБ, что может привести к ограничению, устранению, недопущению конкуренции на рынке регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в Новгородской области.

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

#### РЕШИЛА:

1. Признать Правительство Новгородской области нарушившим часть 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в частности пункт 8 части 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», путем принятия акта - постановления Администрации Новгородской области от 16.03.2009 № 65 «Об утверждении порядка предоставления субсидий организациям автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования и индивидуальным предпринимателям на возмещение недополученных доходов от перевозки пассажиров отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которых относится к ведению Российской Федерации и Новгородской области», который может привести к ограничению, устранению, недопущению конкуренции на рынке регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в Новгородской области, в частности к созданию дискриминационных условий производства услуг по регулярным перевозкам пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования для перевозчиков, осуществляющих данные перевозки в городском и (или) пригородном сообщении.

2. Выдать Правительству Новгородской области предписание об отмене или изменении нарушающего антимонопольное законодательство акта -

постановления Администрации Новгородской области от 16.03.2009 № 65 «Об утверждении порядка предоставления субсидий организациям автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования и индивидуальным предпринимателям на возмещение недополученных доходов от перевозки пассажиров отдельных категорий граждан, оказание мер социальной поддержки которых относится к ведению Российской Федерации и Новгородской области».

Председатель Комиссии

Г.Н. Пашкова

Члены Комиссии

С.Е. Паньков

А.И. Попович

Дата изготовления решения в полном объеме считается датой его принятия.

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

Примечание: За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа частями 2.1 – 2.6 статьи 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

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