

РЕШЕНИЕ

ПО ДЕЛУ № 04-36/04-2015 О НАРУШЕНИИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

г. Петрозаводск

олютивная часть решения объявлена 30 сентября 2015 года.

ление изготовлено в полном объеме 06 октября 2015 года.

иссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Карелия
рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

...>	- руководитель Карельского УФАС России; Председатель Комиссии;
...>	- заместитель начальника отдела контроля органов власти и закупок Карельского УФАС России; член Комиссии;
...>	- старший государственный инспектор отдела контроля органов власти и закупок Карельского УФАС России, член Комиссии,

рассмотрев дело №04-36/04-2015, возбужденное в отношении Государственного
итета Республики Карелия по транспорту (пр. Маршала Мерецкого, д.8А,
Петрозаводск, Республика Карелия, 185030, далее - Госкомитет) по признакам
нарушения части 1 статьи 15 и части 1 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2006
35-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - ФЗ «О защите конкуренции»), выразившегося
в обоснованном укрупнении лотов при проведении конкурса на право
осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного
транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на
территории Республики Карелия, а так же установлении критериев отбора, которые
могут привести к ограничению конкуренции (подпункт 2.2 пункта 2.0, подпункт 4.1 пункта
подпункт 5.1 пункта 5.0 Перечня критериев конкурсного отбора заявлений и
условий об участии в конкурсе),

наличии:

представителей Госкомитета - заместителя Председателя <...> (доверенность от
<...> №<...>), начальника отдела транспорта <...> (доверенность от <...>); ведущего
специалиста общего отдела <...> (доверенность от <...>);

И Белкина А.В.;

президента НП «Карелтранс» <...>;

представителей ООО «Рапид» - генерального директора Шлегель В.И. (выписка из устава); директора Капитоновой О.В. (решение учредителя №2 от 15.04.2003);

представителя ИП Данилкина <...> (доверенность от <...>);

ГУП РК «Карелавтотранс» - финансового менеджера <...> (доверенность №<...>) и
экономиста <...> (доверенность от <...>);

представителя ООО «Транском» - <...> (доверенность от <...>);

полномоченного по защите прав предпринимателей Республики Карелия Гнетовой
(в качестве наблюдателя),

УСТАНОВИЛА:

Карельским УФАС России в порядке статьи 18.1 ФЗ «О защите конкуренции»
рассматривались жалобы ООО «Рапид» (вх. №1245 от 13.03.2015) и ИП Данилкина Е.И.
№1246 от 13.03.2015) на действия организатора торгов - Госкомитета при
проведении конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по
описанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и
муниципального сообщения на территории Республики Карелия. Основные доводы
жалователей касались необоснованного укрупнения лотов.

По результатам рассмотрения жалоб были вынесены решения от 24 марта 2015 года
4-45/06-2015 и №04-45/07/2015. Жалобы были признаны необоснованными, поскольку
Комиссия Карельского УФАС России не выявила в действиях организатора торгов
знаков нарушения процедуры торгов и порядка заключения договоров.

Несмотря на то, что в мотивировочной части решения, комиссия Карельского УФАС России
установила, что действия организатора торгов по укрупнению лотов могут привести к
ограничению конкуренции, поскольку при укрупнении лота увеличивается количество
участников отбора, имеющих ограниченное количество транспортных средств,
которые участвуют на равных условиях с крупными автопредприятиями. Таким образом, в
действиях Госкомитета содержатся **признаки** нарушения статей 15 и 17 ФЗ «О защите
конкуренции».

Несмотря на то, что в вышеуказанном решении Комиссия Карельского УФАС акцентировала
внимание на позицию ФАС России, изложенную в письме от 19.02.2015 №АЦ/7404/15 «О
направлении разъяснений по применению норм ФЗ «О защите конкуренции», согласно
законодательству, - в случае обнаружения в рамках рассмотрения жалобы в порядке статьи
17 ФЗ «О защите конкуренции» **признаков** нарушения статей 15 и 17 ФЗ «О защите
конкуренции» комиссия антимонопольного органа вправе отразить такой факт в
мотивировочной части (без констатации в резолютивной части) и передать материалы
жалобы в соответствующее структурное подразделение для рассмотрения вопроса о
возбуждении дела о нарушении антимонопольного законодательства в соответствии с
пунктом 9 ФЗ «О защите конкуренции».

На основании вышеизложенного, в пункте 2 резолютивной части решений от 24 марта

5 №04-45/06-2015 и №04-45/07/2015 комиссия Карельского УФАС России определила: сдать материалы жалобы ООО «Рапид» и ИП Данилкина Е.И. должностному лицу Карельского УФАС России для проведения проверки приказа Госкомитета №32 в части выполнения лотов на соответствие требованиям антимонопольного законодательства в сфере, определенном Главой 9 ФЗ «О защите конкуренции» и административным регламентом ФАС России по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушении антимонопольного законодательства, утвержденным приказом ФАС России от 25.05.2012 №339».

Вследствие в отношении вышеуказанного конкурса в Карельское УФАС России поступил ряд жалоб и заявлений от хозяйствующих субъектов (перевозчиков), в том числе переадресованных из органов государственной власти Республики Карелия и Российской Федерации (Генеральная прокуратура России, Прокуратура РК, ФАС России Уполномоченного по защите прав предпринимателей Республики Карелия, Зидента Торгово-промышленной палаты Республики Карелия), а именно, - от ООО «Ид»»; ИП Гершеева А.С.; ИП Воронцова А.В.; ИП «Карелтранс»; ИП Виноградова В.В.; ООО «Перекресток»; ИП Белкина А.В.; ИП Воробьева А.А.; ИП Хамина А.А.; ИП Тимонен А.; а также от КРОО «Союз» и Карельского регионального отделения Партии «Единая Россия» (заявление подано в защиту интересов ООО «АТП», ИП Виноградова В.В., ООО «Торанта» и ООО «Транссервис»).

Ключевые доводы всех заявителей сводились к следующему.

Госкомитет издал приказ №32 от 06.03.2015 «О конкурсе на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия». Приказ, которым объявлен рассматриваемый конкурс, предусматривал всего четыре лота (Северное с потребностью 36 автобусов, Петрозавское с потребностью 17 автобусов, Сортавальское с потребностью 22 автобуса, Восточное с потребностью 25 автобусов).

Заявители полагают, что организатор торгов поделил Республику Карелия на 4 равных территориальных образования с целью предоставления участия в конкурсе только одной или нескольким крупным транспортным компаниям, имеющим в наличии достаточное количество пассажирских автобусов и обслуживающего персонала для обслуживания 1/4 части Республики Карелия в целом, что влечет за собой изначальную возможность участия в конкурсе на осуществление пассажирских перевозок малых транспортных компаний, в том числе, ранее обслуживающих указанные направления, ведет к их автоматическому разорению.

Заявители указывают, что установленное в конкурсной документации количество транспортных средств, необходимых для предоставления услуг по перевозке пассажиров в пригородном и межмуниципальном сообщении на территории Республики Карелия по каждому лоту не позволило им участвовать в конкурсе; при подаче заявки на часть лота не допускалась.

Перевозчики акцентировали внимание на тот факт, что ранее конкурс на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия объявлялся **лотами в количестве 98 единиц**, исходя из утвержденных расписаний движения автобусов по маршрутам в пригородном и межмуниципальном сообщении на территории Республики Карелия, с учетом графиков

да и отдыха водителей, предоставляя право участия в конкурсе представителям малого транспортного бизнеса, имеющим необходимую материально-техническую базу, законодательно оформленные лицензии и необходимый персонал для выполнения работ по перевозке пассажиров муниципальных районов в столицу Республики Карелия Петрозаводск и обратно (например, в последнем конкурсе, проводимом на период с 1.10.2011 по 28.10.2014, смогли принять участие и осуществляли деятельность по транспортному обслуживанию 28 предприятий малого транспортного бизнеса).

Кроме того, по мнению Заявителей, отдельные критерии оценки участников конкурса, а также некоторые положения конкурсной документации ограничивают конкуренцию, а именно: условие конкурса о невозможности подачи заявки на часть лота; положение о возможности заключения договора на осуществление пассажирских перевозок с ГУП «Карелавтотранс» без проведения конкурса; критерий наличия у участника конкурса собственных автобусов, с целью обеспечения прав лиц с ограниченными возможностями при пользовании ими автобусного сообщения в пригородном и междугороднем (межмуниципальном) сообщениях; критерий наличия в собственности перевозчика инфраструктуры, сведения о которой содержатся в реестре зарегистрированных ОТИ, отчет об оценке уязвимости которого утвержден в установленном порядке; критерий наличия резервных транспортных средств для обеспечения бесперебойной работы по лоту.

В качестве нарушения, допущенного организатором торгов, ООО «Рapid» также указывал неправильное определение наименования рассматриваемого конкурса «соответствие формулировки торгов, указанной в конкурсной документации - «пассажирские перевозки», требованиям Устава автомобильного транспорта и городского наземного транспорта, а также Постановлению Правительства РФ от 12.2009 №112).

Ввиду изложенного, Заявители просили возбудить в отношении Госкомитета дело о нарушении антимонопольного законодательства и выдать предписание об устранении допущенных нарушений.

Кроме того необходимо отметить, что ситуация с проведением обжалуемого конкурса не только возмутила перевозчиков, что они обратились с открытым письмом в адрес Президента Российской Федерации Путина В.В. (текст письма размещен на официальном сайте НП «Карелтранс» <http://kareltrans.tk/>) с просьбой «разобраться в возникшей ситуации: как можно просто так взять и «выкинуть за борт» около 30 реально работающих предприятий» (под указанным письмом содержался комментарий от НП «Карелтранс», согласно которому, под обращением проставлены подписи 14-ти пассажирских автотранспортных перевозчиков, работающих на городских и межмуниципальных маршрутах Республики Карелия).

В результате рассмотрения вышеуказанных заявлений, а также материалов жалоб ООО «Рapid» и ИП Данилкина Е.И., Приказом Карельского УФАС России от 26.05.2015 №119 (в Определении Карельского УФАС России о назначении дела №04-36/04-2015 содержится опечатка, вместо Приказа №119 указан №120) в соответствии с частью 12 статьи 44 ФЗ «О защите конкуренции» было возбуждено дело №04-36/04-2015 по признакам нарушения Госкомитетом части 1 статьи 15 и части 1 статьи 17 ФЗ «О защите конкуренции».

Решением Карельского УФАС России от 26.05.2015 дело №04-36/04-2015 было назначено к рассмотрению на 23.06.2015 в 15 часов 45 минут, по адресу:

грозаводск, наб. Варкауса, д. 1-а, каб. 518.

в связи с необходимостью получения дополнительной информации Определениями от 16.08.2015 и от 18.08.2015 рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства №04-36/04-2015 дважды откладывалось, назначено на 30 сентября 2015 года 14 часов 30 минут, состоялось в назначенное время.

При рассмотрении дела Заявители и их представители поддержали доводы, указанные в жалобах, а также изложенные на предыдущих заседаниях комиссии, дополнительно пояснили следующее.

Белкин считает, что Госкомитет полностью изменил маршрутную сеть, которая существовала в течение многих лет, чтобы мелкие местные перевозчики не смогли подать заявки, поучаствовать в конкурсе. ИП Белкин имел 9 единиц автобусов (не «Газели», а комфортабельные фирменные автобусы), ранее обслуживал Мурманское и Беломорское направления, в настоящий момент деятельность не осуществляет ввиду истечения срока действия договора, заключенного по итогам прошлого конкурса и невозможности подачи заявки на новый конкурс в связи с укрупнением лотов и необходимостью приобретения дополнительных единиц транспортных средств. Предприниматель отметил, что пытался заключить краткосрочные договоры с ГУП РК «Карелавтотранс», которому организатор торгов ранее передал полномочия по организации транспортного обслуживания, однако договор с ним не заключили, сообщив, что все маршруты уже «отданы» другим перевозчикам, «рейсы закончились».

Дополнительно результаты рассматриваемого конкурса пояснил, что в связи с укрупнением лотов на рынок вышло всего 4 хозяйствующих субъекта, 3 из которых являются недавно созданными, 1 – государственное предприятие, подведомственное организатору торгов. При этом значительная часть маршрутов, входящих в каждый предметный лот, обслуживается не победителями торгов, а посредством привлечения третьих лиц. В результате таких действий между Госкомитетом и «мелкими» хозяйствующими субъектами появилось **промежуточное звено**, - победители торгов, третьи лица, привлеченные победителями торгов для обслуживания маршрутов, вынуждены нести дополнительные расходы (платить агентское вознаграждение).

Представитель ИП Данилкина Е.И. пояснила, что ее доверитель имеет большой опыт работы в сфере оказания услуг по перевозке пассажиров в пригородном и муниципальном сообщении Республики Карелия, весьма заинтересован в дальнейшем оказании услуг данного вида. Предприниматель подавал заявку на участие в предыдущем конкурсе (период 2011-2014 гг.), однако не был признан победителем ни по одному лоту, в связи с чем осуществлял свою деятельность на условиях субподряда.

Предприниматель намеревался подать заявку на новый конкурс, объявленный Госкомитетом, однако, ознакомившись с содержанием конкурсной документации, пришел к выводу, что не сможет принять в нем участия ввиду значительного укрупнения лотов, которое влечет необходимость приобретения дополнительных транспортных средств.

Кроме этого, представитель ИП Данилкина Е.И. отметила, что в настоящий момент ИП Данилкин Е.И. находится на упрощенной системе налогообложения, при консолидации объектов парков (использование в работе 20 и более транспортных средств)

енится система налогообложения - с единого на общий налог, что для ИП Данилкина Е.И. экономически невыгодно. Также указала, что ИП Данилкин Е.И. имеет в собственности автовокзал в г.Кондопога, в настоящий момент, имея лицензию, предприниматель без заключения договоров с Госкомитетом самостоятельно осуществляет перевозки по направлению Петрозаводск-Кондопога и обратно.

ООО «Рапид» является хозяйствующим субъектом, имеющим в наличии 4 комфортабельных автобуса, лицензию на право осуществления деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек, 3 квалифицированных водителей в штате. Общество заинтересовано в оказании услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по маршрутам городского и межмуниципального сообщения.

Представители ООО «Рапид» считают, что нельзя объединять в одном лоте автобусы разного назначения, которые должны обслуживать и междугородние и муниципальные направления. Низкопольные автобусы не могут использоваться для муниципального сообщения, поскольку в них отсутствуют ремни безопасности, не предусмотрено багажного отделения, другие посадочные места (сиденья). Перевозчику непонятно какие транспортные средства необходимы для участия в конкурсе. Представители Общества считают, что в конкурсной документации сделан упор именно на наличие низкопольных автобусов; и те претенденты, которые не имеют таких автобусов, не смогут выиграть торги.

В настоящее время, в связи с истечением срока договора, пассажирские перевозки по утвержденному расписанию, Общество не осуществляет, работает под заказ.

Представители ООО «Рапид» особо отметили, что ранее конкурс на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия объявлялся лотами в количестве 98 единиц, предоставляя право участия в конкурсе представителям малого транспортного бизнеса. В последнем конкурсе, проводимом на период с 01.11.2011 по 28.10.2014, могли принять участие и осуществляли деятельность по транспортному обслуживанию 28 предприятий малого транспортного бизнеса.

Таким образом, ранее, в 2004 - 2014 г.г., ООО «Рапид» имело возможность участия в логичных конкурсах в рамках одного межмуниципального маршрута.

Представители ООО «Рапид» указали, что в результате необоснованного укрупнения лотов прекратило свою деятельность ООО «Сегежское АТП», все водители были уволены, распродается автопарк предприятия; некоторые перевозчики ездят по заказу.

Кроме того, представители ООО «Рапид» утверждают, что несмотря на то, что конкурс состоялся и с победителями торгов заключены договоры, до настоящего времени не осуществляются перевозки в Муезерский район, есть сомнения относительно осуществления перевозок в г.Костомукша. Хозяйствующие субъекты, признанные победителями конкурса, в нарушение требований конкурсной документации осуществляют перевозки по измененному расписанию; количество рейсов по основным направлениям сократилось в разы (вместо ежедневного выхода на рейсы автобусы выходят 2 раза в неделю).

В соответствии со сведениям ООО «Рапид», а также иных присутствующих на заседании комиссии

вителей, хозяйствующие субъекты, выигравшие торги, неоднократно срывали исы, предоставляли на маршруты некачественные автобусы, в связи с чем возросло недовольство населения.

Основание данных доводов представители ООО «Рапид» представили в материалы дела копии статей из газеты «Доверие» от 15 июля 2015 года «О пассажирах не подумали...» и от 22 июля 2015 года «И чемоданы с сумками в ходе...».

Однако ООО «Рапид» представило дополнительные письменные доводы по существу рассматриваемого дела (исх.№32 от 19.09.2015, вх.№4992 от 25.09.2015). Общество отмечает, что после проведения обжалуемого конкурса стало очевидным, что победители торгов не были готовы непосредственно осуществлять перевозки, их конечная цель – получение прибыли на субподряде. В частности, в северном направлении перевозки осуществляются только по договорам субподряда. Закрыв ООО «Сегежское АТП» привело к коллапсу на Сегежском направлении, рейсы обслуживались случайными компаниями, не имеющими опыта и представления о междугородних рейсах, что вызвало уже известное недовольство населения. Сложившаяся ситуация привела к развитию новой нелегальной услуги – «перевозке попутчиков». Пассажиропоток с автовокзалов резко снизился, люди предпочитают ехать попутчиков в интернете (в подтверждение данных фактов приложена копия статьи из газеты «Доверие» от 19.08.2015). Положение хозяйствующих субъектов, ранее оказывавших услуги по перевозке пассажиров по результатам проведения предыдущего конкурса (2011-2014 гг.) резко ухудшилось, от безысходности они вынуждены заключать договоры субподряда и нести дополнительные расходы. При этом, договор субподряда в сложившейся ситуации представляет собой узаконенный способ «латать дыры» за возможность продолжать работу, при этом у перевозчика - посредственного участника дорожного движения, отвечающего за безопасность движения, нет никаких гарантий. **Дополнительная денежная нагрузка только уменьшает возможность своевременного обновления автопарка, улучшения услуг и безопасности.** ООО «Рапид» особо отмечает, что переводя перевозчиков на договоры субподряда существенно ухудшается качество и безопасность пассажирских перевозок.

Однако представители ООО «Рапид» акцентировали внимание, что на междугородних рейсах не используются низкопольные автобусы, за наличие которых победители конкурса получили самые высокие баллы. Более того, использование низкопольных автобусов на междугородних рейсах запрещено законом, в связи с чем нельзя объединять междугородние и пригородные рейсы в один лот с данным критерием.

ООО «Карелтранс» - некоммерческое партнерство по содействию регулированию перевозок в сфере автомобильного транспорта поддержало вышеизложенные доводы заявителей, помимо этого, письмом от 10.09.2015 №б/н (вх.№4766 от 14.09.2015) представило дополнительные доводы по существу рассматриваемого дела.

В соответствии со сведениям НП «Карелтранс» (по состоянию 10 сентября 2015 года) полностью прекратили деятельность по перевозке пассажиров автобусами следующие предприятия: ГУП РК «Карелавтотранс-Сервис» (г. Петрозаводск), ИП Гершеев А.С (г. Петрозаводск), ИП Торжаков М.В. (г. Петрозаводск), ООО «Фирма «Перекрёсток» (г. Петрозаводск), ООО «Сегежское АТП» (г. Сегежа), ООО «Транссервис» (г. Сортавала), Малодушев В.А. (г.Пудож), ИП Хамин А.А. (Прионежский район), ИП Фирян Г.А. Часть перевозчиков, ранее обслуживавших рейсы межмуниципального сообщения, перешли

работу по заказу (по договорам фрахтования), при этом часть из них резко сократили объемы работы: ИП Белкин А.В. (г. Петрозаводск), ИП Саввин В.П. (г. Петрозаводск), ООО «Рапид» (г.Сегежа), ООО «АТП» (г.Олонец).

НП «Карелтранс» сообщило о фактах осуществления перевозчиками, не эстабилизировавшимися в обжалуемом конкурсе, деятельности по перевозке пассажиров в городском и межмуниципальном сообщении на территории Республики Карелия по договорам субподряда с победителями торгов. По информации некоммерческого партнерства, продолжают работать на субподряде у ООО «РИК» на муниципальных маршрутах: ИП Дубинин В.В. (г. Петрозаводск), ИП Тимонен А.А. (г. Сортавала), ИП Воронцов А.В. (г. Петрозаводск), ИП Коршунов М.В. (г. Петрозаводск), Зоробьев А.А. (г. Суоярви), ООО «АТП» (г. Лахденпохья), ООО «Авторанта+» (г. Сортавала).

НП «Карелтранс» предполагает, что между ООО «РИК» и победителями конкурса существует договор субподряда, по которому ООО РИК в свою очередь передает право на работу третьим лицам, т.е. **работает система двойного субподряда (субсубподряда)**.

В соответствии с сведениями, имеющимися у НП «Карелтранс» победителями конкурса **не осуществляется** деятельность по перевозке пассажиров по отдельным маршрутам, определенным в лотах конкурсной документации, а именно:

лоту №1 Северное направление, победитель ООО «АТК»:

- маршрут №527Э «Петрозаводск - Сегежа», отправлением из Сегежи в 5:30 (будни), 6:30 (по субботам), из Петрозаводска в 15:15 (ежедневно, кроме воскресенья) - ранее выполнялся ООО «Рапид»,
- маршрут №508 «Петрозаводск - Сегежа - Ругозеро - Муезерский»,
- маршрут №133 и 133Э «Петрозаводск - Кондопога»: из 12 рейсов по маршруту заявленных в лоте, осуществляется 11 (рейс в 16:00 ежедневно из Петрозаводска не осуществляется, по этому же маршруту заявлены 13 рейсов в лоте № 4, однако из них 8 не выполняются),
- маршрут №702 «Костомукша - Боровой - Юшкозеро - Новое Юшкозеро» (заявлено 2 рейса в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут №704 «Калевала - Кемь» (заявлено 7 рейсов в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут №705 «Костомукша - Сегежа» (заявлено 2 рейса в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут №706 «Костомукша - Беломорск» (заявлено 15 рейсов в месяц, не выполняется ни одного),
- маршрут №707 «Беломорск - Сегежа» (заявлено 7 рейсов в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут №709 «Калевала - Костомукша» (заявлено 2 рейса в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут №710 «Калевала - Пяозерский» (заявлено 2 рейса в неделю, не выполняется ни одного).

лоту № 2 Суоярвское направление, победитель ООО «Инлайн»:

- кольцевые маршруты №609 и №609А «Петрозаводск - Сяпся - Эссойла -

Крошнозеро - Пряжа - Петрозаводск» (заявлено 2 рейса в неделю, не выполняется ни одного),

- маршрут № 530 «Петрозаводск - Гирвас - Поросозеро» вместо 7 рейсов в неделю осуществляется 4 рейса,
- порядка 30% рейсов по маршрутам №621, №622 и №622 (Сяпся, Эссойла) в августе 2015 года не выполнены.

по лоту № 3 Сортавальское направление, победитель ООО «Транском»:

- маршрут № 611 «Петрозаводск - Салминцы - Савиново - Ведлозеро» (заявлено 6 рейсов в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут № 514 «Петрозаводск - Питкяранта - Лесозавод - Харлу (заявлено 5 рейсов в неделю, не выполняется ни одного),

лоту № 4 Восточное направление, победитель ГУП РК «Карелавтотранс» - в период с 1 уста 2015 года ГУП РК «Карелавтотранс» своими силами по данному лоту не олнил ни одного рейса. Все рейсы выполняются субподрядными организациями О «РИК», ООО «Признание» и ООО «АТК»), при этом, движение по части маршрутов и не осуществляется:

- маршрут № 133 «Петрозаводск - Кондопога» не выполняются 8 и 13 заявленных ежедневных рейсов (время 6:10, 6:55, 9:30, 11:05, 14:10, 17:10, 19:05, 20:10),
- междугородные маршрут №616К «Петрозаводск - Кварцитный - Другая Река» объединён с одним из рейсов пригородного маршрута №114 «Петрозаводск - Ужесельга - Дачи, 31 км - Педасельга — Дачи, 41 км»,
- маршруты № 601 и №601а «Петрозаводск - Пай» (заявлено 5 рейсов в неделю, не выполняется ни одного),
- маршрут №125 «Петрозаводск – Мелиоративный» (из 2 заявленных рейсов выполняется только 1, рейс в 7:15 не выполняется; ещё один рейс - в 8:00 есть в лоте № 1).

зимально ГУП РК «Карелавтотранс» на вопросы об отсутствии рейсов отвечает, что ысы закрыты в связи с тем, что через кассы автовокзала не было продано ни одного ета. Однако, как утверждает НП «Карелтранс», чтобы каким-либо маршрутом стали ьзоваться пассажиры, до них должна быть доведена информация о том, что какой- о маршрут действует; вместе с тем, такой информации представлено не было ымер, жители п. Пай не знали, что к ним опять пойдёт автобус). Кроме того, овокзал - это лишь один из остановочных пунктов маршрута, на других остановках же могут быть пассажиры, которые так и не дождались автобуса. НП релавтотранс» приходит к выводу, что продажу билетов на такие маршруты ГУП РК релавтотранс» целенаправленно организовывало без соответствующего (по закону 0 дней, через СМИ и объявления на остановочных пунктах) предупреждения :сажиров, после чего отчитывалось, что «в связи с отсутствием пассажиров рейс енён».

таявая вышеизложенное НП «Карелтранс» констатирует тот факт, что все рейсы по иально необходимым маршрутам (по версии Госкомитета), ради которых и было циировано объединение всех 98 лотов в 4 крупных - не выполняются. есообразность многих из этих маршрутов (отсутствие пассажиропотока, плохие ожные условия), как и само объединение лотов ради выполнения этих рейсов днократно ранее ставились под сомнение заявителями (прежними перевозчиками). эсте с этим, перестали выполняться и рейсы, которые выполнялись ранее (по лоту №

маршрут №527Э, 133, 133э, по лоту № 4 - маршруты №133, 133э, 616к, 125), а являющее большинство рейсов стало выполняться автобусами **меньшей** стоимости, чем ранее, то есть **укрупнение лотов привело к ухудшению качества и снижению объёмов перевозок.**

Причину отзыва заявлений о нарушении Госкомитетом антимонопольного законодательства при проведении конкурса отдельными перевозчиками (ИП Хамин А.В., ИП Воронцов А.В., ИП Тимонен А.А.) НП «Карелтранс» усматривает в оказываемом отношении на перевозчиков со стороны победителей конкурса, выражающемся либо в перечислении выручки по договору субподряда, либо в не предоставлении работы из-за возможный отказ от заключения договора субподряда).

Имеющейся у НП «Карелтранс» информации, основанной на наблюдениях его специалистами в различных районах Республики Карелия, низкопольные транспортные средства в настоящее время на межмуниципальных маршрутах не используются.

В дополнение, в своем письме НП «Карелтранс» отметило, что несмотря на неоднократные заявления представителей Госкомитета и ГУП РК «Карелавтотранс» в И о том, что за основной принцип объединения 98 лотов в 4 принимался именно графический принцип, этот принцип не действует. В частности, в лот №4 включены маршруты северного, северо-восточного, восточного, южного и юго-западного направлений). Именно «попутность» совпадающих в одном лоте маршрутов (одно направление) ставится организатором конкурса в удобство в случаях поломки автобуса. Однако, НП «Карелтранс» отмечает, что и до настоящего времени в случаях возникновения неисправности автобуса на маршруте, пассажиры без дополнительной платы пересаживались на попутные автобусы, либо организовывался подвоз до места назначения силами самого перевозчика, либо ближе расположенного другого. При этом дополнительная плата с пассажиров не взималась. Взаимовыручка и взаимопомощь в данном вопросе всегда были на высоте, при этом совершенно не целесообразно объединяться несколькими перевозчиками в одну компанию.

НП «Карелтранс» также представил обоснованную позицию относительно установления конкурсной документации критериев, по которым оценивались участники конкурса. По мнению некоммерческого партнерства, немаловажным критерием является именно наличие автобусов в собственности у перевозчика, а не мифические договоры аренды или лизинга, позволяющие выходить на рынок совершенно новым перевозчикам, без материальных и финансовых затрат на приобретение и, главное, содержание техники и оплаты сотрудников, обеспечение безопасности пассажирских перевозок, но, в то же время, позволяющие принимать на субподряд других перевозчиков и «перепродавать» маршруты.

Наблюдениям НП «Карелтранс», в документации последних конкурсов на перевозки пассажиров с Республикой Карелией в регионах заложен принцип опыта работы перевозчика - чтобы перевозчики, которые работают продолжительное время, получали значительно больше баллов, так как вновь созданные организации (как в ситуации с ООО «АТК», «Транском», «Инлайн», «Полёт»), даже имеющие новые автобусы и штат ответственный штат ответственных лиц, ещё не наработали того, положительного или отрицательного опыта, который и должен оцениваться конкурсной комиссией. В перечне критериев обжалуемой конкурсной документации, утверждённой Госкомитетом, критерий опыта работы перевозчика нивелирован практически полностью: если он имеется - участник получает 3 балла, если опыт отсутствует - 0

лов. Никакой прогрессивной шкалы, зависящей от возраста компании, - перевозчик, ольнувший два заказных рейса за один месяц после регистрации и перевозчик ее 5 или 10 лет ежедневной исправной перевозки пассажиров по всей республике - ют одинаковые баллы. При этом, даже критерий наличия резервной техники оценен ых 5 баллов. Именно поэтому, при минимизации конкурсных баллов, сваваемых по принципу опыта работы перевозчика, **вновь созданные организации одятся в заранее более выгодном положении** - у них нет накопленного «багажа» ушений за предыдущий период, в отличие от перевозчиков, которые осуществляют тельность по перевозке пассажиров многие годы и оптимизируют систему работы с ью минимизации нарушений ПДД или лицензионных требований.

честве обобщения всего вышеуказанного, НП «Карелтранс» считает, что единение всей маршрутной сети Республики Карелия всего в 4 лота, ректировка перечня критериев конкурсного отбора, изменение требований к типам теориям транспортных средств, возможность использования субподряда и ндованной техники продиктовано исключительно лоббированием организатором курса интересов конкретной группы участников, при этом с созданием условий для аничения допуска на конкурсную процедуру большинства ранее действовавших йствовавших субъектов (перевозчиков).

дседатель КРОО Союз Трифанова Т.В., присутствующая на первом заседании иссии Карельского УФАС России по настоящему делу, подчеркнула, что ударственная политика Российской Федерации направлена на снижение инистративных барьеров для малого бизнеса, при проведении торгов должны тываться интересы субъектов малого предпринимательства; также указала, что ществление пассажирских перевозок путем консолидации автобусных парков, о на условиях субаренды влечет ряд негативных последствий, большие лоты не антируют надлежащее исполнение договорных обязательств. При ненадлежащем олнении договоров ответственность будет возлагаться как на перевозчика, так и на тых лиц, что может повлечь дестабилизацию.

заседании комиссии также присутствовала Уполномоченный по защите прав дпринимателей Республики Карелия Е.Г. Гнетова, которая сообщила, что Приказ омитета №32 от 06.03.2015 не прошел процедуру оценки регулирующего действия, в подтверждение представила на обозрение членов комиссии и просила общить к материалам настоящего дела копию ответа Министерства номического развития Республики Карелия исх.№2213/12.1-28/МЭРи от 13.04.2015. Гнетова поддерживает позицию председателя КРОО Союз относительно бходимости поддержки субъектов малого бизнеса при проведении торгов; считает, укрупнение лотов было осуществлено Госкомитетом необоснованно, без ведение экономического анализа.

Хамин А.А., изначально направивший в Карельское УФАС России заявление о ушении Госкомитетом антимонопольного законодательства при проведении курса в части укрупнения лотов (вх.№1377 от 23.03.2015), впоследствии направил ьмо (вх.№3069 от 15.06.2015), в котором указал, что в предконкурсной суете, не обравшись с условиями конкурса и не осознав правильность укрупнения лотов, бочно направил заявление в антимонопольный орган. Сообщил, что в мае ГУП релавтотранс» заключило с ним договор на выполнение рейсов по одному равлению. ГУП «Карелавтотранс» дало разрешение на изменение графика жения, что повысило наполняемость автобусов, интервал в движении по данному

равлению стал равномерным, что позволило пассажирам более удобно двигаться. Регулировав движение на выгодных рейсах, появилась возможность за счет дополнительной прибыли выполнять и невыгодные социальные рейсы (с низким пассажиропотоком) в Кинелахту, Савиново, Верхние Важины, Лахколампи, Поросозеро, Алая Суна, Сяпся, Кудама, дачи 13,31,41 км.

Наличие большого количества автобусов дает возможность осуществлять все рейсы по любому направлению, для этого предпринимателям нужно объединяться в одну транспортную компанию. ИП Хамин считает, что укрупнение лотов пойдет на пользу развитию транспортной инфраструктуры, улучшения обслуживания населения Республики Карелия. Крупной организации легче содержать парк транспортных средств в технически исправном состоянии, что гарантирует безопасность пассажирских перевозок.

Кроме того, 18 августа 2015 года в Карельское УФАС России поступили аналогичные по содержанию обращения от ИП Воронцова А.В. (вх.№4294) и от ИП Тимонена А.А. (вх. №295), которые также направляли заявления о нарушении Госкомитетом монопольного законодательства, где указали, что более не поддерживают своих требований, считают приказы Госкомитета №31 и №32 полностью соответствующими закону.

ОО «Транском», признанное победителем конкурса по лоту №3, представило письменные пояснения по делу (вх.№4253 от 17.08.2015). На заседании комиссии представитель Общества поддержала представленные доводы; считает, что в действиях Госкомитета отсутствуют признаки нарушения антимонопольного законодательства, в том числе, в части принятия решения об укрупнении лотов.

По мнению Общества, конкурсная документация позволяет перевозчикам консолидировать автобусные парки путем заключения договоров аренды транспортных средств (в том числе и с экипажем). Действующим гражданским законодательством РФ предусмотрены такие формы сотрудничества юридических лиц, простое товарищество (в том числе и негласное), что также позволяет произвести консолидацию претендентов для участия в конкурсе. При этом публичные интересы, заключающиеся в обеспечении непрерывности перевозок по всем (в том числе и точным) маршрутам в рассматриваемом случае должны превалировать. Объединение лотов по направлениям с предоставлением пассажирам возможности ехать в конечный пункт даже при поломке автобусов, просто пересев на следующий автобус, позволяет решить задачу обеспечения транспортной доступности.

Основание своей позиции ООО «Транском» также ссылалось на нормы недавно принятого Закона №220-ФЗ, которые предусматривают возможность объединения нескольких маршрутов в один лот, а также заключение претендентами договора простого товарищества.

В ответ на отзыв заявления ИП Хамина, ИП Тимонена и ИП Воронцова представитель ООО «Транском» пояснила, что наряду с рядом других перевозчиков (ОО «АТП» г.Лахденпохья, ИП Коршунов, ИП Дубинин, ООО «Авторанта», ГУП РК «Релавтотранс», Медвежьегорское АТП), с указанными хозяйствующими субъектами заключены договоры субподряда на перевозку пассажиров по маршрутам, входящим в выигранный ООО «Транском» лот.

В дальнейшем ООО «Транском» были представлены дополнительные письменные пояснения

к. №15-09/15 от 10.09.2015, вх.№4724 от 10.09.2015), в которых указано, что на основании договора №11.3-13/11 от 13.07.2015 Общество как самостоятельно, так и с привлечением третьих лиц, занимается обслуживанием маршрутов. ООО «Транском» заключило договоры со следующими перевозчиками: ООО «РИК», ООО «Авторанта+», ООО «АТП», ИП «Воронцов А.В. и ИП Коршунов М.В. Согласно пунктам 1.2 и 1.7 договоров, заключенными с третьими лицами, исполнители осуществляют предоставление услуг самостоятельно с использованием подвижного состава, принадлежащего им на праве собственности или иных законных основаниях; исполнители не вправе привлекать третьих лиц к осуществлению перевозки.

Условиями договоров, заключенных с третьими лицами, предусмотрено, что стоимость услуг Исполнителей составляет 100 % от стоимости проданных по маршрутам билетов, с учетом агентского вознаграждения автовокзала, продающего билеты на маршруты. Со всеми перевозчиками договоры заключены на одинаковый срок, а именно до 31 октября 2015 года, в связи с тем, что после указанной даты будет введено новое расписание.

Условиями договоров, заключенными с третьими лицами, предусмотрено преимущественное право исполнителей перед другими перевозчиками на заключение договоров на новый срок. Таким образом, после ввода зимнего расписания, в случае отсутствия жалоб и нарушений со стороны исполнителей, договоры будут перезаключены с теми же лицами на новый срок.

ООО «Транском» на всем протяжении действия договора, заключенного с комитетом, отказов от рейсов не заявляло; имелись факты отказов от рейсов компаниями, привлекаемыми ООО «Транском», в этом случае ООО «Транском» самостоятельно выполняло эти рейсы, чтобы не допустить срывов.

В отношении неосуществления деятельности по перевозке пассажиров ИП Хаминым Общество пояснило, что договор с ИП Хаминым не расторгался, никаких уведомлений в адрес ООО «Транском» не направляло. ИП Хамин принял самостоятельное решение о прекращении деятельности по обслуживанию переданных ему маршрутов, а именно, - просто прекратил выполнять рейсы.

В Карельское УФАС России поступила письменная информация от ООО «АТК» (вх. №77 от 30.09.2015) и ООО «Инлайн» (вх.№5075 от 30.09.2015), также являющихся участниками обжалуемых торгов.

ООО «Инлайн» сообщило, что большую часть маршрутов, входящих в выигранный лот, обслуживает самостоятельно, на обслуживание оставшихся маршрутов привлечено ООО «РИК». С ООО «РИК» заключен договор от 01.09.2015 на оказание услуг по организации и осуществлению перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, указанный договор заключен на срок до 31 октября. В соответствии с пунктом 8.2 договора, исполнитель имеет преимущественное перед другими перевозчиками право на заключение договора на новый срок.

Кроме того, в соответствии с пунктами 1.2 и 1.7 договора, заключенного с ООО «РИК», исполнитель осуществляет предоставление услуг самостоятельно с использованием подвижного состава, принадлежащего исполнителю на праве собственности или иных законных основаниях; исполнитель не вправе привлекать третьих лиц к осуществлению

перевозки.

ООО «АТК» указало, что самостоятельно осуществляет перевозки по договору №11.3-10, а также привлекает для выполнения услуг третьих лиц. В частности, на момент предоставления информации, ООО «АТК» заключило договоры с ИП Виноградовым, ООО «ТК Транслайн», ИП Дубининым, ИП Тимоненым, ИП Коршуновым, ООО «РИК» и ООО «Изнание». В договорах также предусмотрен запрет на привлечение третьих лиц к осуществлению перевозки. Срок договоров истекает 31 октября 2015 года; при этом участники имеют преимущественное право перед иными перевозчиками на заключение договора на новый срок.

Представители Госкомитета поддержали свою позицию относительно отсутствия в действиях организатора торгов признаков нарушения антимонопольного законодательства, пояснили следующее.

Существующее законодательство Российской Федерации не устанавливает организатору торгов ограничений при формировании лотов (на момент объявления конкурса нормативные правовые акты, устанавливающие порядок формирования лотов, отсутствовали). Госкомитет в целях обеспечения бесперебойного транспортного обслуживания в пригородном и межмуниципальном сообщении Республики Карелия руководился из принципа соблюдения баланса интересов населения и перевозчиков.

Выбор лотов формировался исходя из прогнозируемой рентабельности маршрутов таким образом, чтобы конкурс состоялся по каждому маршруту, а каждый лот предполагал возможность извлечения прибыли, отвечающей цели предпринимательской деятельности. Преследуя цель сохранить маршрутную сеть, и тем самым обеспечить транспортную доступность самых малонаселённых и удалённых населённых пунктов, Госкомитетом было принято решение объединить экономически привлекательные и убыточные маршруты.

В соответствии с вышеуказанными принципами, исходя из сложившейся сети автодорог Республики Карелия, которая имеет два ярко выраженных направления с севера на юг, а также с востока на запад, были сформированы лоты по направлениям движения: Северное, Суоярвское-Западное, Сортавальское-Южное, Восточное, при этом в состав каждого лота включены маршруты, находящиеся в одном направлении пути следования.

При дроблении имеющейся маршрутной сети на большее количество лотов, если четыре, возникнет дисбаланс между рентабельными и нерентабельными маршрутами, характеризующийся значительным снижением финансовых показателей их эксплуатации, вероятность отказа перевозчика от выполнения отдельных нерентабельных маршрутов.

Применение прежнего подхода формирования лотов на фоне сохраняющейся тенденции снижения пассажиропотока на всех маршрутах, входящих в состав маршрутной сети Республики Карелия, может привести к разрушению (деградации) существующей маршрутной сети.

На последнем заседании комиссии Карельского УФАС России Госкомитет представил письменные пояснения (исх. от 08.09.2015, вх. №4889 от 21.09.2015), в которых указал, что при разработке конкурсной документации сотрудниками Госкомитета была изучена электронная база билетов ГУП РК «Карелавтотранс», которая содержит информацию о

ичестве проданных билетов и поездок по каждому пригородному и муниципальному маршруту, а также электронный диспетчерский журнал, который держит информацию по рейсам каждого перевозчика. Проанализировав данные электронной базы билетов, Госкомитет определил ориентировочную рентабельность деятельности перевозчиков по конкретным маршрутам. На основе данных по данным билетам, вместимости рейсовых автобусов проводилась оценка пассажиропотока по отдельным маршрутам. Кроме того, Госкомитет составил перечень маршрутов, от обслуживания которых в течение 2011-2014 годов отказались перевозчики. Были проанализированы причины отказа – низкий пассажиропоток, отсутствие прибыли при осуществлении рейсов по маршруту.

смотря на то, что подача совместных заявок двух и более субъектов предпринимательской деятельности для участия в конкурсе конкурсной документацией не предусмотрена, рассматриваемая конкурсная документация представлена Госкомитетом таким образом, что любой из действующих перевозчиков может обеспечить свое участие в конкурсе путем консолидации автобусных парков своих или более перевозчиков, путем передачи автобусов либо в аренду, либо на основании договора безвозмездного пользования, с одновременным привлечением собственных транспортных средств или транспортных средств, приобретенных в лизинг от одного из них, который сможет выступить в качестве участника конкурса.

конкурсной документации указаны транспортные средства категорий М2 и М3, поскольку в лот включены и междугородные и межмуниципальные маршруты. По мнению организатора торгов, перевозчик самостоятельно может определиться какой автобус нужно использовать при выходе на конкретный рейс. Ни один хозяйствующий субъект не обратился (письменно) к организатору торгов за разъяснением конкурсной документации.

подтверждение своей позиции относительно укрупнения лотов представители комитета обратили внимание на то, что 14 июля 2015 года вступил в силу Федеральный закон от 13.07.2015 №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон №220-ФЗ), который регулирует отношения, связанные, в том числе, с организацией открытого конкурса на право осуществления перевозок по маршруту регулярных перевозок, держит требования к участникам открытого конкурса, критерии оценки заявок, порядок установления шкалы для оценки критериев.

полнение отметили, что часть 1 статьи 23 Закона №220-ФЗ предусматривает, что к участию в открытом конкурсе допускаются юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники договора простого товарищества, соответствующие установленным требованиям.

ьяснения по поводу включения простых товариществ в число участников перевозок уже были даны в ответе Минтранса России от 28.04.2015 №030310/1992, направленном О «Рапид», в которых указано: «положениями законопроекта предусматривается возможность осуществления регулярных перевозок участниками простых товариществ», что является весьма актуальным при участии в конкурсных процедурах обслуживание регулярных маршрутов, объединенных в крупные лоты».

ее того обратили внимание, что пункт 3 части 4 статьи 39 Закона №220-ФЗ

дусматривает проведение открытого конкурса на право осуществления регулярных перевозок по межмуниципальному маршруту регулярных перевозок в случае, если регулярные перевозки осуществляются совместно более чем тремя юридическими лицами и (или) индивидуальными предпринимателями по данным маршрутам и такие юридические лица, индивидуальные предприниматели отказались от заключения договора простого товарищества.

Ссылаясь на изложенное, представители Госкомитета считают, что укрупнение лотов осуществлено **в целях улучшения качества транспортного обслуживания населения** и является нарушением действующего законодательства, а с принятием Закона 20-ФЗ нашло и законодательное закрепление.

Под Гнетовой Е.Г. относительно непроведения процедуры регулирующего действия Приказа №32 представители Госкомитета не оспаривали, пояснили, что организатор торгов руководствовался Указом Главы Республики №64, указанный указ был размещен в официальном СМИ. Также подчеркнули, что в отношении указов, касающихся проведения рассматриваемого конкурса, были проведены проверки правоохранительных и надзорных органов на предмет коррупционной составляющей, нарушений не выявлено.

Порядок проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Республики Карелия и экспертизы нормативных правовых актов Республики Карелия, утвержденный постановлением Правительства РК от 30.12.2013 30-П, Госкомитетом изучен, принят к сведению и будет исполняться в последующем при разработке нормативных правовых актов.

Также представители Госкомитета проинформировали о результатах обжалуемого конкурса: на конкурс поступило 6 заявок - ГУП РК «Карелавтотранс» (лот №4), ООО «Спресс-транссервис» (лот №2), ООО «Транском» (лот №3), ООО «АТК» (лот №1), ООО «Инлайн» (лот №2) и ООО «Полет» (лот №4); все претенденты, подавшие заявки, были допущены к участию в конкурсе. Подведение итогов конкурса состоялось 30.06.2015, по лоту №1 победителем признано ООО «АТК» (Северное направление, 200 баллов), по лоту №2 - ООО «Инлайн» (Суоярвское направление, 115 баллов), по лоту №3 - ООО «Транском» (Сортавальское направление, 140 баллов), по лоту №4 - ГУП РК «Карелавтотранс» (Восточное направление, 117,5 баллов). Договоры на право осуществления пассажирских перевозок были заключены с победителями конкурса 13 июля 2015 года **сроком на 5 лет.**

Дополнение, письмом от 08.09.2015 исх.№3931/11.1-49/ГКТРКи (вх.№4889 от 21.09.2015) комитет сообщил, что по сравнению с 2011-2014 годами маршрутная сеть не изменилась. В настоящее время пассажирские перевозки осуществляются **по всем направлениям**, указанным в расписании движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, утвержденном Комитетом на период с 01 мая 2015 года по 30 июля 2020 года.

Ссылаясь на обстоятельство, что в настоящее время каждый перевозчик обслуживает маршруты своего направления, позволяет ему корректировать работу по отдельным частично загружаемым маршрутам. Так, например, рейс Петрозаводск-Пряжа-Верхние Важины, во избежание совпадения маршрутов, эффективнее осуществлять по маршруту Петрозаводск-Олонец через Верхние Важины, в связи с чем, в расписание

и внесены соответствующие коррективы. Ранее, в 2011-2014 годах, частично падающие маршруты могли обслуживаться разными перевозчиками, в результате водители пытались увеличить наполняемость автобусов способами, которые вели к нарушениям утвержденного расписания движения автобусов, а также к снижению безопасности дорожного движения.

Доводы отдельных заявителей по факту неосуществления победителями торгов перевозок в отдельные населенные пункты Республики Карелия, Госкомитетом было признано, что в настоящее время рейсы в г. Костомукшу осуществляются перевозчиком ООО «Карелавтотранс» в соответствии с утвержденным Комитетом расписанием. Рейсы в Муезерский район не предусмотрены расписанием движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, утвержденным Комитетом на период с 01 мая 2015 года по 30 апреля 2020 года, при этом ранее, в 2011-2014 годах, автобусная перевозка пассажиров по данному маршруту также не осуществлялась. Транспортное обслуживание населения по указанному направлению осуществляется железнодорожным транспортом.

Представители Госкомитета не отрицали, что в начале августа 2015 года имелись случаи срывов рейсов, в связи с чем увеличилось число жалоб от населения.

С начала осуществления перевозок (по итогам проведения торгов, - с 13 июля 2015 года) в адрес Комитета поступали жалобы от пассажиров, в том числе подтверждаемые проверками, об использовании на межмуниципальных маршрутах транспортных средств в не полной мере соответствующих требованиям к осуществлению перевозок. В частности, поступили жалобы:

- отсутствие в транспортных средствах багажных отделений,
- замену использовавшихся ранее в соответствии со сложившимся пассажиропотоком транспортных средств автобусами меньшей вместительности,
- случаи отклонений автобусов от заявленного маршрута движения, без заезда на городских маршрутах в отдельные населённые пункты,
- невыдачу проездных документов пассажирам,
- наличие срывов в движении автобусов.

Комитет рассматривает все поступающие в его адрес жалобы и обращения, принимает соответствующие меры. В настоящий момент все хозяйствующие субъекты, признанные победителями торгов, ежедневно отчитываются о своей работе.

По запросу членов Комиссии Карельского УФАС России об отсутствии в договорах, заключенных с победителями торгов, требования об использовании низкопольных транспортных средств, за наличие которых перевозчик получал значительное количество баллов, представители Госкомитета пояснили, что в настоящее время Комитет рассматривает возможность включения положений о наличии низкопольных транспортных средств и обеспечении инвалидам условий для беспрепятственного пользования автомобильным транспортом в дополнительные соглашения к договорам на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия.

представители ГУП РК «Карелавтотранс», привлеченного в качестве заинтересованного лица по делу, полностью поддерживают позицию Госкомитета; считают, что в действиях организатора торгов отсутствуют признаки нарушения антимонопольного законодательства, более того, действия Госкомитета экономически выгодны.

более оптимальным, по их мнению, является укрупнение маршрутов до 2 лотов («специально важные маршруты (дотационные)» и «коммерческие», однако ввиду отсутствия средств в бюджете на предоставление субсидий, считают вполне разумным и формирование всего 4 лотов.

Директор предприятия полагает, что ранее сформированная система лотов была экономически невыгодной, в качестве примера привела Сортавальское направление, в одном направлении следовало 15 автобусов с интервалом в 30 минут, в связи с чем вместо полной загрузки каждого транспортного средства, автобусы заполнялись лишь на треть, что являлось весьма нерентабельным. Также отметила, что на предприятии ведется своя статистика, деятельность по перевозке пассажиров предприятием постоянно анализируется, прогнозируется, предприятие проводило (и проводит) экономический анализ.

В момент объявления конкурса ГУП РК «Карелавтотранс» имело 15 автобусов. Поскольку минимальное количество транспортных средств для участия в конкурсе составляло 17 единиц (на лот №2), самостоятельно предприятие заявиться не на один сформированный Госкомитетом лот не могло. При этом директор предприятия не считает это препятствием для участия в конкурсе, поскольку конкурсной документацией не запрещена консолидация автобусных парков, субаренда. ГУП РК «Карелавтотранс» воспользовалось данным правом и подало заявку на участие в конкурсе (на лот №4, Восточное направление). По результатам конкурса предприятие было признано победителем по лоту №4, был заключен договор.

Представители ГУП РК «Карелавтотранс» отметили, что после укрупнения лотов лотать **предприятию стало намного проще и удобнее**. Госкомитету также гораздо проще принимать решения и взаимодействовать с 4 хозяйствующими субъектами, а не с большей, как ранее, группой перевозчиков.

В письменных пояснениях ГУП РК «Карелавтотранс» от 10.09.2015 №365 (вх.№4726 от 19.09.2015) предприятие указало, что осуществляет деятельность по перевозке пассажиров по маршрутам, заявленным в лотах конкурсной документации, по утвержденному при проведении конкурса расписанию движения.

В ГУП РК «Карелавтотранс» заключены договоры на организацию осуществления пассажирских перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршруту пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия с ООО «РИК» и ООО «Признание».

Указанные договоры заключены на условиях субподряда с перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии на право осуществления пассажирских перевозок и необходимый для осуществления этих перевозок транспорт. Также с перевозчиками заключены агентские договоры на продажу билетов пассажирам автобусного транспорта. Договоры заключены на срок до 31.12.2015. Сроки определены исходя из производственной необходимости привлечения третьих лиц для осуществления пассажирских перевозок. По условиям агентского договора предусмотрено агентское вознаграждение для ГУП РК «Карелавтотранс», которое составляет 15 % от суммы

лизации билетов на проезд пассажиров и провоз багажа по маршрутам, которые осуществляют субподрядчики.

же предприятием были представлены копии жалоб, направленные пассажирами в адрес ГУП РК «Карелавтотранс». Предметы жалоб следующие: продажа двойных билетов на одни и те же места; преждевременный выход автобуса на линию; отмена рейсов и задержка маршрутов; выход на рейс автобусов пониженной комфортности; предоставление водителями некачественных услуг, несоблюдение правил дорожного движения и обеспечения безопасности пассажиров; задержка прибытия автобуса вследствие поломки; выход на линию автобуса в технически неисправном состоянии; продажа билетов на отмененный рейс; предоставление перевозчиком неполной и своевременной информации об изменениях, вносимых в расписание движения автобусов.

В рамках рассмотрения настоящего дела Карельским УФАС России в Министерство экономического развития Республики Карелия был направлен соответствующий запрос относительно проведения организатором торгов оценки регулирующего действия Приказа Госкомитета №32 от 06.03.2015 «О конкурсе на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия»; а также приказов №64 от 21.04.2015 «О внесении изменения в Приказ Госкомитета от 30.07.2014 №79» и №65 от 23.04.2015.

В ответом исх. от 10.07.2015 №4140/12.1-31/МЭР и (вх. от 13.07.2015 №3640) Министерство экономического развития Республики Карелия представило ответ по существу поставленного вопроса. В соответствии с Порядком проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Республики Карелия и экспертизы нормативных правовых актов Республики Карелия, утвержденным Постановлением Правительства Республики Карелия от 30.12.2013 №380-Р (далее - разработчик), орган исполнительной власти Республики Карелия, разрабатывающий проекты нормативных правовых актов (далее - разработчик), проводит публичное обсуждение проекта нормативного акта, осуществляет подготовку заключения об ОРВ и представляет его в уполномоченный орган на экспертизу. Информация о проведении публичного обсуждения проекта нормативного правового акта размещается разработчиком на Официальном интернет-портале Республики Карелия (<http://gov.karelia.ru>).

В ответе на запросы от 06.03.2015, №64 от 23.04.2015 и №65 от 23.04.2015 от разработчика в адрес Министерства экономического развития Республики Карелия не поступали материалы по проведению оценки регулирующего воздействия (далее - ОРВ). На официальном интернет-портале Республики Карелия указанные нормативные правовые акты для проведения процедуры публичных консультаций не размещались. Экспертиза ОРВ уполномоченным органом в отношении данных приказов не проводилась.

Обязанность проведения ОРВ нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации установлена Федеральным законом от 02.07.2013 №176-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и статьи 7 и 46 Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» по вопросам оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов и экспертизы нормативных правовых актов» и законом Республики Карелия от 04.07.2012 №1619-ЗРК «О нормативных правовых актах Республики Карелия» (ст. 19.1).

для реализации указанных нормативных актов в Республике Карелия приняты:

- Постановление Правительства Республики Карелия от 30.12.2013 №80-П «Об утверждении Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Республики Карелия и экспертизы нормативных правовых актов Республики Карелия»;
- Постановление Правительства РК от 21.05.2015 №159-П «Об утверждении Порядка проведения оценки регулирующего воздействия проектов законов Республики Карелия, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, внесенных в Законодательное Собрание Республики Карелия в порядке законодательной инициативы депутатами Законодательного Собрания Республики Карелия, представительными органами и главами муниципальных образований, прокурором Республики Карелия, региональными (республиканскими) общественными организациями и региональными отделениями (организациями, комитетами) общероссийских общественных организаций в лице их высших руководящих органов».

Кроме того, федеральным и республиканским законодательством не установлены правовые последствия непроведения процедуры ОРВ нормативных правовых актов в случае их недействительности. Признание нормативного правового акта недействительным можно в соответствии с Гражданским процессуальным кодексом Российской Федерации.

В рамках изучения заявлений перевозчиков Карельским УФАС России в адрес 28 перевозчиков, признанных победителями по итогам предыдущего конкурса, были направлены запросы, в которых антимонопольный орган просил каждого хозяйствующего субъекта выразить свою позицию относительно возможности объединения в одном лоте более чем одного маршрута и каким образом Госкомитет должен обеспечивать обслуживание нерентабельных маршрутов, в случае отказа перевозчика от их обслуживания, либо неподачи заявки на отдельные нерентабельные маршруты при варианте 1 лот=1 маршрут.

Большинство хозяйствующих субъектов представили свою позицию по поставленным вопросам.

Хамин А.А. (письмо исх.№185 от 06.05.2015, вх.№2363 от 07.05.2015) сообщил, что для него не имеет значения сколько маршрутов включено в один лот, предприниматель должен работать на любых условиях. По его мнению, по нерентабельным маршрутам комитет должен предоставлять дотации перевозчикам, либо обязать проводить пригородные перевозки силами местных администраций.

Данилкин Е.И. (письмо № б/н от 12.05.2015, вх.№2497 от 15.05.2015) полагает, что при формировании лотов Госкомитету необходимо учитывать территориальность маршрутов, наличие инфраструктуры в каждом муниципальном районе и возможную нагрузку. По его мнению, удобнее использовать принцип 1 лот=1 «выход» автобуса+1 маршрут, где под «выходом» следует понимать выпуск одного автобуса на линию и возможность объединять несколько рейсов и несколько маршрутов таким образом, чтобы можно было рационально использовать автобус в течение рабочего дня и соблюсти график рабочего времени водителей.

В Республике Карелия 19 муниципальных районов с различным географическим

положением и внутренней инфраструктурой. Принцип, используемый Госкомитетом в разработке обжалуемой конкурсной документации, по которому в одном лоте объединены маршруты по направлениям сторон света, не может применяться в условиях транспортной инфраструктуры Республики Карелия. Например, победителю конкурса по лоту №1 необходимо иметь производственные базы и аттестованных рудников сразу в нескольких муниципальных районах Карелии; места хранения обусов, прохождения предрейсовых техосмотров транспортных средств, места хранения предрейсовых медосмотров водителей, а расстояние между такими базами исчисляется в сотни километров; либо сдавать часть маршрутов в субаренду частным перевозчикам, что нивелирует смысл проведения конкурса.

Данилкин Е.И. считает, что вопросы, связанные с реорганизацией системы транспортного обслуживания Республики Карелия, Госкомитет должен обсуждать с существующими перевозчиками, тем более что это закреплено в пункте 3 Порядка формирования сети движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, утвержденного Приказом Госкомитета №79, где четко указано «маршрутная сеть Республики Карелия формируется **на основании проведенного мониторинга, во взаимодействии с перевозчиками на основании сведений органов местного самоуправления муниципальных образований Республики Карелия о пассажирском спросе и потребностей населения.**

Коршунов М.В. (письмо исх. №12 от 13.05.2015; вх.№2521 от 15.05.2015) указал, что объединение в одном лоте более чем одного маршрута недопустимо, поскольку нарушает права таких же как он, мелких перевозчиков. Обеспечить обслуживание нерентабельных маршрутов возможно путем выделения дотаций.

Зиноградов В.В. (письмо исх. №6/н от 05.05.2015, вх.№2485 от 14.05.2015) считает, что трирайонные маршруты можно объединять с маршрутом, соединяющим муниципальные районы и столицу Карелии - г.Петрозаводск, в его случае это были бы маршруты внутри Медвежьегорского района и междугородний маршрут Медвежьегорск – Петрозаводск. Также отметил, что все внутрирайонные маршруты являются нерентабельными.

О «АТП» (г.Олонец) (письмо исх.№125 от 05.05.2015; вх.№2400 от 12.05.2015) сообщило, **не поддерживает выбранный Госкомитетом принцип формирования лотов.** Общество полагает целесообразным включать в лот не более двух маршрутов, находящихся в одном направлении, с учетом согласования расписания движения обусов по маршруту. Неоднократные обращения к организаторам торгов о необходимости согласования расписаний движения автобусов не только с ГУП РК «Карелавтотранс», но и потенциальными перевозчиками и органами местного самоуправления, согласно которым (расписаниям) формируются лоты, были игнорированы. ООО «АТП» (г.Олонец) заключает, что в настоящее время при утверждении расписания, а впоследствии и при формировании лотов, **учитывается мнение ГУП РК «Карелавтотранс».**

В наличии нерентабельных рейсов на маршруте и необходимостью их обслуживания, способом их выполнения является признание на уровне администраций районов данных рейсов социально-значимыми с соответствующим выделением субсидий из бюджетов районов на возмещение недополученных доходов исполнителям услуг по перевозке пассажиров.

О «АТП» (г.Лахденпохья) (письмо исх.№36 от 08.05.2015; вх.№2395 от 08.05.2015) заявляет, что Госкомитет при проведении обжалуемого конкурса и формировании лотов не провел мониторинга пассажиропотока, рентабельности маршрутов; ни перевозчики, ни администрации муниципальных районов не привлекались к формированию маршрутной сети и лотов конкурса. По мнению Общества, при формировании лотов необходимо учитывать социальную нагрузку перевозчиков, которые осуществляют нерентабельные внутримunicipальные автобусные перевозки в муниципальных образованиях. В перечень критериев конкурсного отбора конкурсной документации полагает необходимым добавить пункт «осуществление внутримunicipальных автобусных перевозок пассажиров по утвержденному расписанию по муниципальным контрактам с Администрацией муниципальных районов». При формировании лотов необходимо дать возможность перевозчику, работающему на внутримunicipальном маршруте, возможность принять участие в конкурсе. В противном случае действия Госкомитета приведут к банкротству предприятий и ликвидации пригородных и городских перевозок в Лахденпохском районе.

О «Рapid» (письмо исх.№18 от 14.05.2015; вх.№2472 от 14.05.2015) считает допустимым объединение в одном лоте более чем одного маршрута, так как укрупнение лотов ограничивает конкуренцию, приводит к недопущению на рынок предприятий малого бизнеса. В случае укрупнения лотов маршруты/рейсы будут также обслуживаться малым бизнесом, только уже по договорам субаренды. Лоты должны быть доступны для всех перевозчиков, крупным компаниям ничто не препятствует подавать заявку на несколько лотов. Для обеспечения обслуживания нерентабельных маршрутов, в случае отказа перевозчика от их обслуживания, либо неподачи заявки на отдельные нерентабельные лоты (при варианте 1 лот=1 маршрут) ООО «Рapid» считает возможным:

рассмотреть и возможно изменить проходящие рядом рентабельные маршруты движения автобусов с заездом в тот или иной населенный пункт;

организовать стыковочные маршруты с пересадкой пассажиров на промежуточных пунктах;

организовать субсидирование нерентабельных маршрутов, аналогично действующему субсидированию воздушных, водных и железнодорожных перевозок.

Белкин А.В. (исх.№17 от 14.05.2015, вх.№2516 от 15.05.2015) указывает, что в связи с тем, что конкурсное распределение прав обслуживания тех или иных муниципальных маршрутов в Республике Карелия не подразумевает государственного финансирования (субсидирования) автобусных перевозок со стороны органов исполнительной власти, система распределения права работы на маршрутах должна строиться на следующих принципах:

принцип самоокупаемости перевозок, где к относительно доходному маршруту должен добавляться менее рентабельный, но социально необходимый. Также должна учитываться цикличность автобусных перевозок в загородном сообщении, где более «социальный» по пассажиропотоку и, соответственно, доходам период – летний, а более затратный и мало доходный – зимний, в связи с чем конкурсы необходимо проводить осенью, то есть, отрабатывая тяжелый зимний период с минимальным пассажиропотоком и более высокими расходами, перевозчик имел возможность покрыть свои расходы летом, а не отрабатывая более доходный летний период,

кратить работу на маршрутах осенью. По мнению предпринимателя, как и ранее, лот должен соответствовать объему работы на 1-2 единицы транспортных средств (автобусов);

прогрессивный принцип наличия автобусов разного года выпуска. Чем ниже год выпуска автобуса, тем меньше баллов получает претендент, участвующий в конкурсе, поэтому эта шкала должна быть более прогрессивна – все претенденты, имеющие автобусы с годом выпуска до 5 лет должны получать максимальный балл, так как именно в этот период сильных различий в эксплуатационных качествах автобуса с точки зрения пассажира и перевозчика не имеется. «Возрастная» шкала транспортных средств должна быть более широкой: не 2-3 категории (до 2 лет, от 2 до 5 и более 5 лет), а иметь 5-6 возрастных категорий, где разница должна быть не в 2-3 балла, а порядка 5 баллов;

прогрессивная шкала оценки права собственности на транспортные средства, участвующие в конкурсе. Наличие автобусов в собственности перевозчика должно получать максимальный балл, лизинг – промежуточный, а аренда транспортных средств – низкий; именно здесь должен быть заложен принцип материального риска перевозчика (например, индивидуальный предприниматель в случае риска отвечает своим имуществом, в том числе платит транспортный налог, а при условии лизинга автобусов – в случае проигрыша теряется только первоначальный взнос; кроме того, транспортный налог платит лизингодатель в своем регионе). В случае, если перевозчик проигрывает на конкурсе, а автобусы были взяты в аренду, – потери перевозчика минимальны. Кроме того, конкурсная комиссия должна проверять достоверность договоров аренды и лизинга (на предмет наличия автобусов и их соответствия конкурсной заявке);

принцип безопасности пассажирских перевозок;

принцип опыта работы перевозчика;

принцип запрета «переуступания прав» на выполнение полученного объема работы: необходимо запретить возможность привлечения третьих лиц для выполнения обязательств перевозчика, выигравшего конкурс по тому или иному лоту, чтобы исключить «перепродажу» права работы на определенных маршрутах перевозчиком-победителем в конкурсе, другим перевозчикам и повысить ответственность перевозчика при участии в конкурсе и последующей работы.

ОО «Сегежское АТП» (письмо исх.№б/н от 15.05.2015, вх.№2510 от 15.05.2015) обратило внимание на то, что при формировании лотов необходимо учитывать, что из-за большой протяженности междугородних маршрутов большинство выходов автобусов на рейс происходит ранним утром, а заканчивается поздно вечером, поэтому каждый междугородний маршрут необходимо разделять по пунктам начала рейса (т.е. местам проживания водителей). При направлении водителей в рейс с ночевкой в отрыве от основной базы перевозчика, будет нарушаться режим труда и отдыха водителя, отсутствовать полноценная подготовка автобуса к отправлению в рейс и квалифицированная помощь аттестованных специалистов, способных организовать сопроводительное сопровождение перевозок, что приведет к снижению уровня перевозок пассажиров.

Кроме того, ООО «Сегежское АТП» считает, что не следует объединять в один лот городские и междугородные маршруты, так как у них различные порядок

образования (на пригородных маршрутах тарифы регулируются) и требования к движному составу. Автобусы, работающие на междугородних маршрутах, в соответствии с техническим регламентом, правилами дорожного движения и правилами перевозки пассажиров должны быть дополнительно оборудованы ремнями безопасности, тахографами, багажными отсеками, чего нет на большинстве автобусов, обслуживающих пригородные перевозки.

Госкомитет допускает, что для полного обеспечения потребностей населения в пассажирских перевозках в один лот могут быть объединены несколько пригородных маршрутов с учетом их фактической рентабельности. Тогда при установлении единого тарифа на перевозки пассажиров можно будет учесть финансовый результат от общей подобной по своим характеристикам деятельности.

Поскольку маршрутная сеть Республики Карелия должна формироваться организатором торгов на основании проведенного мониторинга, в том числе, на основании сведений органов местного самоуправления муниципальных образований Республики Карелия о пассажирском потоке и потребностях населения, Карельским АС России также были направлены запросы в адрес администраций муниципальных образований Республики Карелия относительно выражения их мнения о правильности формирования лотов при проведении рассматриваемого конкурса.

Администрация муниципального образования «Суоярвский район» письмом исх.№2245 от 11.05.2015 (вх.№2748 от 27.05.2015) сообщила, что система организации автобусных маршрутов, которая действовала до 2015 года, была достаточно **оптимальной**, работала и **успешно** использовалась в течение многих лет; система позволяла вносить отдельные корректировки с учетом мнения населения и органов местного самоуправления, а также задействовала в организации перевозок местных предпринимателей из районов Республики Карелия, способствуя развитию малого предпринимательства. Система 1 лот=1 маршрут давала возможность предложить перевозчику наряду с нерентабельными маршрутами и экономически привлекательные, с целью компенсировать возможные убытки на нерентабельном маршруте. В результате укрупнения лотов и введения условия о наличии у кандидата оптимального количества автобусов разной вместимости для предпринимателей из муниципальных районов и местных поселений участие в конкурсе на право осуществления перевозок стало практически невозможным.

Администрация муниципального образования «Беломорский район» в своем письме исх.№01-2025/12 от 13.05.2015 (вх.№2566 от 19.05.2015) указала, что объединение в один лот более чем одного маршрута является рациональным, допускает включение в один лот нескольких маршрутов. Прибыльные маршруты должны компенсировать нерентабельные; сформированный лот (в зависимости от конкретных условий района) должен быть рентабельным, чтобы перевозчики проявили к нему интерес, приняли участие в конкурсе и обслуживали его без каких-либо нарушений.

Администрация Муезерского муниципального района в письме исх.№1532/1.1-45 от 15.05.2015 (вх.№2562 от 19.05.2015) сообщила, что Госкомитет должен обеспечить обслуживание нерентабельных маршрутов - в случае отказа перевозчика от их обслуживания, либо неподачи заявки на отдельные нерентабельные маршруты при варианте 1 лот=1 маршрут, - за счет прикрепления нерентабельного маршрута к рентабельному, то есть увеличения в лоте двух и более маршрутов.

линия администрации Сортавальского муниципального района (письмо исх. №05-2415/10 от 15.05.2015) считает, что в отношении нерентабельных маршрутов необходимо включать в один лот 1 рентабельный и 1 нерентабельный маршруты.

линия администрации Питкярантского муниципального района (письмо исх. №2100 от 15.05.2015; вх. №2546 от 18.05.2015) считает, что Госкомитет должен обеспечить обслуживание всех автобусных маршрутов с учетом потребностей населения. Количество необходимых маршрутов в лоте и принцип их формирования могут учитывать только **специалисты с учетом транспортной логистики**. Для населения не имеет принципиального значения на чьих автобусах оно будет ездить, главное, чтобы перевозки в целом были комфортными и безопасными, а транспортные средства технически исправными.

линия администрации Пряжинского национального муниципального района (письмо исх. 4.1-4/2366-4432 от 03.06.2015; вх. №3081 от 15.06.2015) полагает, что организацию транспортного обслуживания на территории Пряжинского района целесообразно осуществлять путем объединения в одном лоте нескольких маршрутов, сформированных по принципу близости населенных пунктов на одном направлении и очисления нерентабельных маршрутов в один лот с маршрутами с большей окупаемостью и рентабельностью.

линия администрации Пудожского муниципального района (исх. №2617 от 13.05.2015; вх. №2483 от 14.05.2015) считает, что для обеспечения обслуживания нерентабельных маршрутов, необходимо предусмотреть в бюджете Республики Карелия финансовые средства на возмещение выпадающих доходов по нерентабельным маршрутам. В одном лоте необходимо объединять убыточные и прибыльные маршруты в зависимости от суммы затрат и прибыли по каждому лоту, но таким образом, чтобы в итоге общая рентабельность по лоту составляла не менее 15%.

линия администрации Кондопожского муниципального района (письмо исх. №1-16-2530 от 15.05.2015; вх. №2423 от 13.05.2015) полагает, что при формировании лотов Госкомитет должен, в первую очередь, учитывать территориальность маршрутов, наличие инфраструктуры в каждом муниципальном районе и возможную логистику. В Республике Карелия 16 муниципальных районов, географическое расположение и внутреннее расположение которых различны; принцип 1 лот=1 маршрут считает приемлемым; при формировании лотов полагает возможным и наиболее удобным считать за принцип количество единиц техники для обслуживания маршрутов, включенных в лот: 1 лот=1 автобус+1 резерв.

линия администрации Калевальского муниципального района также представила свою позицию по поставленному вопросу (письмо исх. №2573 от 12.05.2015), пояснила следующее. Дороги в Калевальском районе находятся в республиканской собственности, отнесены к 4-6 категории, что в принципе не подразумевает пассажирских перевозок. Протяженность маршрутов значительная - плечо Калевала-Луусалми в одну сторону составляет 150 км, Калевала-Луусалми - 240 км. Индивидуальные предприниматели отказываются от организации перевозок на указанных маршрутах во-первых, из-за неудовлетворительного состояния дорожной сети; во-вторых, из-за требований федерального законодательства в части установки платы за проезд по ГЛОНАСС. Кроме того, тариф по действующему законодательству на перевозку пассажиров внутри района устанавливается не перевозчиком, а районной администрацией. Качество дорог и, соответственно, техническое состояние автобусов, при расчете тарифа не учитываются, в то же время рентабельность в тарифе

анавливается минимальная, поэтому даже с учётом компенсации, нет желающих ехать на данных маршрутах.

показывает практика, нерентабельными маршрутами при перевозке пассажиров чаще всего являются внутрирайонные и пригородные маршруты, то есть те, организация которых отнесена законодательно к полномочиям местных органов власти. Комитет обеспечивает обслуживание только межмуниципальных маршрутов, которые, как правило, востребованы и прибыльны. Поэтому, если межмуниципальный маршрут по каким-либо причинам является нерентабельным, как например, маршрут томукша-Юшкозеро- Костомукша, то обеспечение его обслуживания Госкомитетом может быть осуществлено путём компенсирования выпадающих доходов, т.е. доставкой дотации перевозчику за счёт средств республиканского бюджета.

вариант возможности объединения в одном лоте больше одного маршрута администрация считает целесообразным только по схеме «1 прибыльный + 1 убыточный». Объединение нескольких востребованных маршрутов в один лот целесообразно, так как нарушит выстроенную систему пассажирских перевозок, действующую в каждом муниципальном образовании.

идеале было бы уместным при проведении открытых конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок объединить, с учётом мнения органов местного самоуправления, межмуниципальные маршруты с внутрирайонными. Также при проведении открытых конкурсов необходимо учитывать интересы действующих перевозчиков, работающих на конкретных автобусных маршрутах, отдавать им приоритет при равных конкурсных оценках.

администрация Прионежского муниципального района (письмо исх. №3249/05/1-12; вх. №442 от 13.05.2015) считает, что Госкомитет при организации конкурса может включить несколько маршрутов в один лот таким образом, чтобы нерентабельный маршрут обслуживался прибылью нескольких рентабельных. В случае формирования лотов по принципу 1 лот=1 маршрут существует вероятность неподачи заявок на нерентабельные маршруты.

администрация Олонецкого национального муниципального района (письмо исх. №3178 от 3.05.2015; вх. №2508 от 15.05.2015) сообщила, что объединение в одном лоте более одного маршрута недопустимо, так как перевозчики не будут принимать участия в конкурсе, а по рентабельным маршрутам увеличится незаконная деятельность нелегальных перевозчиков.

в письменных, так и в устных пояснениях представители Госкомитета утверждали, конкурсная документация разработана таким образом, чтобы сохранить действующую маршрутную сеть Республики Карелия и тем самым обеспечить транспортную доступность самых малонаселённых и отдалённых населённых пунктов; основная цель укрупнения лотов **обеспечение безопасных перевозок и улучшение качества транспортного обслуживания населения.**

в рамках рассмотрения настоящего дела Карельское УФАС России также проводило размещение публикаций в СМИ с целью исследования общественного мнения населения о качестве транспортного обслуживания до и после проведения обжалуемого конкурса.

айонной газете «Доверие» (г.Сегежа) было опубликовано 2 статьи, посвященных юлевшей теме пассажирских перевозок в пригородном и межмуниципальном общении: от 15.07.2015 «О пассажирах не подумали...» и от 22.07.2015 «И чемоданы с иками в проходе...». В статье указывается: «вместо комфортной «Скании» людям длагают теперь уезжать на «пазике»-автобусе, в котором даже нет багажного еления. Пять часов в пути в тесном пыльном салоне с неудобными креслами и иками под ногами - давно пассажиры не испытывали такого экстрима. Те, кто нировал попасть в Петрозаводск на 6-часовом рейсе накануне, своего автобуса и не дождались, как выяснилось, он сломался».

сайте gubdaily.ru 15.07.2015 опубликована статья ««Издавательство длиной в 260 ометров»: как и почему пассажиров междугородних рейсов пересадили на Зики». Журналист пишет, что пригородные автобусные перевозки в считанные дни вратились для жителей Карелии в пытку. Житель Карелии, направлявшийся в ежу высказал свое впечатление от поездки, «явно убитый двигатель с трудом гонял автобус, всю дорогу в салоне стоял угнетающий гул, больше всего убывала ьная вибрация автобуса, отдаваясь в спине и делая поездку настоящим ением...». Утром, чтобы вернуться в Петрозаводск, мужчине вновь пришлось ежить тот же самый путь на ПАЗике.

ернет-газета «Столица на Онего» 31 июля 2015 года разместила статью [ссажиры рейса «Петрозаводск-Сортавала» назвали автобус, который их вез, товозкой» из-за ужасных условий](#). Пассажир междугородного автобусного рейса трозаводск-Сортавала» рассказала об ужасных условиях, в которых ей пришлось ть до Олонца: «на станции в Петрозаводске нам подали какой-то старый автобус, ерно, еще 80-х годов, нас на таких в деревне в колхоз возили. Там некоторые енья повернуты в обратную сторону, то есть сидишь спиной к водителю. Народу илось много, все толкались и возмущались, мест было вполовину меньше, чем в арусе». За билет я заплатила 440 рублей, как за поездку на «Икарусе», на котором я ила раньше. Багажное отделение у этого автобуса маленькое, сумка стоя не зала, запихали как смогли. За такую перевозку водитель потребовал с меня 50 илей (хотя в кассе мне сказали, что я должна буду за перевозку багажа заплатить 40 илей). У многих вещи в багажное отделение не влезли, пришлось их взять в салон: то приткнул сумки на ступеньках, кто – в проходе, некоторые держали на коленях. А дям ехать 3-6 часов! Перебираясь через расставленные сумки, я дошла до своего та, оно оказалось боковым. Ехала всю дорогу с вывернутой головой. К Олонцу, ез 3 часа, заболела шея и голова. Люди задыхались от духоты. Нас словно скотину жотовозке везли! Никакого уважения. Почему сменили автобусы?»

вгуста 2015 года интернет-газета «Столица на Онего» опубликовала еще одну тью «Общественники: в Карелии сорвали 16 пригородных и междугородних обусных рейсов». Со ссылкой на общественный паблик «Автовокзал-Петрозаводск» зывалось, что 01 августа было сорвано, а не отменено, по 4 рейса на Эссойлу, Шуйская, два на Кондопогу, а также по одному на Ладва-Ветку, Деревянку, осозеро, Калевалу, Суоярви, Святозеро, Спасскую Губу, Вилгу, Лучевое, оссинное, Суйсарь, Дачи 41 км. Рейс на Ладва-Ветку в 18.50 теперь вообще олняется только по вторникам и четвергам, а был ежедневным.

сайте «Петрозаводск-говорит» 04.08.2015 размещена публикация «Взбесившиеся обусы. Кто виноват в срыве пригородных автоперевозок». В статье сообщалось о , что 01 августа многие автобусы отправились из Петрозаводска по новому

описанию, вызвав недоумение у пассажиров. Социальные сети заполнили сообщения от населения, рассказывающего о том, кто, куда и почему не доехал; кто из пассажиров пропустил свой рейс. К сумбуру с расписанием, добавились и проблемы с выходом на линию нескольких автобусов.

18.2015 на сайте gubdaily.ru вновь появилась статья, посвященная теме пассажирских перевозок «Ужас! В Пригород пассажиров начали возить на неудобных зелях». В статье сообщалось, что не только в пригородные, но и в междугородние поездки люди вынуждены отправляться на ПАЗиках, на дальние расстояния начали идти «Газели». В статье приводится мнение жительницы Карелии: «мы ездим в Пудож из Пудожки на ПАЗике со спущенными колесами, без ремней безопасности, без какого комфорта, без квалифицированных водителей, без багажного отделения, за зрящее исправно берут деньги..». Другой житель пишет, что его знакомый не может ехать из Олонца, один олонцкий рейс отменили, на другой падали маленький, умленный ПАЗик, в котором не хватило мест. Остался последний рейс уже поздним зром. Такого бардака он еще не припомнит.

18.2015 на сайте gubdaily.ru появились видео и статья «За 570 рублей пассажиров вят в отдаленные районы Карелии на неудобных ПАЗиках». В статье указывалось, что население возмущено тем фактом, что цена билета осталась прежней, а условия дшились в разы, о комфорте речи не идет вообще.

сентября 2015 года интернет-газета «Столица на Онего» опубликовала статью «Уже штормит», в которой директор ГУП РК «Карелавтотранс» высказывала свое мнение о осах проведенного Госкомитетом конкурса. По мнению Э.Каштановой, все дприниматели, оказывающие услуги в сфере пассажирских перевозок, имели возможность принять участие в конкурсе, доказать, что **у них лучшие автобусы**, высокое ество обслуживания. ГУП «Карелавтотранс» занимается в основном кдугородними перевозками – это направления на Кемь, Костомукшу, Санкт-ербург и рейсы в Финляндию. «Эти направления соответствуют имеющемуся лемму подвижному составу. Это большие автобусы на 45 мест», - пояснила директор релавтотранса». По ее словам, парк пригородных автобусов у предприятия старый, тому на пригородном сообщении работают другие предприниматели, выигравшие курс, они осуществляют перевозки на ПАЗиках. Э.Каштанова считает, что **«ПАЗики нь подходят для Карелии»**, «ПАЗики для нашей республики - это наиболее уальные транспортные средства, потому что длинные автобусы ломаются на кочках абаках дорог, по которым приходится ездить. Кроме этого, ПАЗики более номичные». В статье также отмечалось, что по маршрутам, которые утверждены комитетом, вклиниваясь в расписание движения автобусов автовокзала, ездят евозчики-нелегалы; под видом «заказных» перевозок они совершают рейсы улярно наряду с победителями конкурса, создавая тем самым хаос на дорогах.

исследовав имеющиеся материалы, заслушав пояснения сторон, Комиссия иельского УФАС России установила следующее.

ответствии с пунктом 7 части 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 №131- «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской ьерации» создание условий для предоставления транспортных услуг населению и анизация транспортного обслуживания населения в границах городского округа есено к вопросам местного значения городского округа.

ление данных вопросов взаимосвязано с полномочиями по обеспечению безопасности дорожного движения, возложенными на соответствующие органы в соответствии с пунктом 4 статьи 6 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Согласно пункту 1 Положения о Госкомитете от 05.08.2013 №242П, Госкомитет является органом исполнительной власти Республики Карелия, проводящим государственную политику и осуществляющим функции в сфере транспорта и дорожной деятельности. Госкомитет является правопреемником Министерства строительства Республики Карелия и Министерства экономического развития Республики Карелия по функциям, переданным Комитету (пункт 5).

Таким образом, Госкомитет вправе разрабатывать и утверждать расписание движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, порядок формирования сети движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и межмуниципального сообщения, порядок проведения конкурса на право осуществления пассажирских перевозок на территории Республики Карелия, разрабатывать и утверждать конкурсную комиссию по проведению конкурса.

Приказом Госкомитета №31 от 06.03.2015 «О внесении изменений в приказ государственного комитета Республики Карелия по транспорту от 30 июля 2014 года №79 «О мерах по реализации Закона Республики Карелия «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, воздушным транспортом» (далее Приказ №79)» были утверждены:

1. Порядок формирования сети движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия;

2. Порядок утверждения расписания движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия;

3. Порядок проведения конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия.

При распоряжением Госкомитета №7-р от 06.03.2015 утверждено расписание движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия на 2015-2020 годы.

В целях организации обслуживания населения автомобильным транспортом в городском и межмуниципальном сообщении на территории Республики Карелия в период с 01 мая 2015 года по 30 апреля 2020 года и во исполнение приказа государственного комитета от 30.07.2014 №79, на основании Приказа Госкомитета №32 от 06.03.2015 (далее – Приказ №32) был объявлен конкурс на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия (далее - конкурс) и утверждена конкурсная документация (приложения №1 и №2 к приказу).

Информационное сообщение о проведении конкурса было размещено 11.03.2015 на

официальном интернет-портале органов власти Республики Карелия по адресу http://www.gov.karelia.ru/gov/News/2015/03/0311_04.html в разделе «конкурсы, форумы, семинары» с размещением дополнительных ссылок в разделе «транспорт» и «новости региона», официально опубликовано в газете «Карелия» (№ 17 (2575) от 12.03.2015) совместно с текстом Приказа Госкомитета от 06.03.2015 №31 «О внесении изменений в приказ Государственного комитета Республики Карелия по транспорту от 30.07.2014 №30».

В конкурсную документацию (Приказ №32) входят следующие разделы:

- инструкция конкурсантам, включающая Порядок проведения конкурса на право осуществления пассажирских перевозок, утверждённый Приказом №31;
- техническое задание, включающее перечень лотов на осуществление пассажирских перевозок (приложение № 2);
- перечень критериев конкурсного отбора заявлений и документов об участии в конкурсе;
- образцы форм и документов для заполнения заявителями;
- проект договора на право осуществления пассажирских перевозок;
- сведения Информационного сообщения о проведении конкурса.

а, время начала и окончания приема заявлений и документов для участия в конкурсе: с 12.03.2015 по 31.03.2015 (в раб.дни с 9-00 до 13-00 и с 14-00 до 17-00).

а, время проведения конкурса: 15.04.2015 в 11.00.

Следует отметить, что Арбитражным судом Республики Карелия (далее – АС РК) рассматривалось дело №А26-10773/2014 по заявлениям перевозчиков, - ИП Сабинич А.И. и ИП Фирян Г.В., к Карельскому УФАС России о признании недействительным решения и предписания антимонопольного органа по делам №04-45/14-2014 и 04-45/15-4 (об отмене ранее объявленного Госкомитетом конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автобусов по маршрутам в городском и межмуниципальном сообщении на территории Республики Карелия).

14.04.2015 от ИП Фиряна Г.А. в АС РК поступило письменное ходатайство о принятии обеспечительных мер в виде приостановления процедуры конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, утверждённому Госкомитетом на период с 01 мая 2015 года по 30 апреля 2020 года. Определением АС РК от 08.04.2015 по делу №А26-73/2014 заявление о принятии обеспечительных мер было удовлетворено. Таким образом, **проведение рассматриваемого конкурса было приостановлено.**

Определением АС РК от 08.06.2015 обеспечительные меры были отменены, в связи с чем 16.06.2015 на сайте Госкомитета было размещено объявление о возобновлении процедуры конкурса; были назначены новые **дата и время проведения конкурса** для рассмотрения, оценки и сопоставления заявлений и документов на участие в конкурсе, определения победителей конкурса) - **30.06.2015** в 11 часов 00 минут.

Заключение договора: победителю конкурса в течение 10 рабочих дней со дня утверждения конкурсной комиссией протокола о заключении договоров на осуществление пассажирских перевозок на весь период действия расписания

жения автомобильного транспорта по маршрутам, утвержденным Комитетом, дается проект договора.

овор должен быть подписан победителем конкурса не позднее 3 рабочих дней с мента получения им проекта договора.

эдмет конкурса - право осуществления пассажирских перевозок **в рамках вленного лота** по утвержденному расписанию движения автомобильного нспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на ритории Республики Карелия на весь период действия расписания движения обусов.

кт 1.2 конкурсной документации - Техническое задание. Перечень лотов на ществление пассажирских перевозок автомобильным транспортом по маршрутам городного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия иложение №2). Согласно Приложению №2 конкурсной документации организатором гов сформировано 4 лота:

№1, направление Северное, сообщение пригородное, междугородное, количество обусов 36 (большой вместимости 24, средней – 5, малой – 7);

№2, направление Суоярвское, сообщение пригородное, междугородное, ичество автобусов 17 (большой вместимости 5, средней – 12, малой – не дусмотрено);

№3, направление Сортавальское, сообщение пригородное, междугородное, ичество автобусов 22 (большой вместимости 7, средней – 13, малой – 2);

№4, направление Восточное, сообщение пригородное, междугородное, количество обусов 25 (большой вместимости 10, средней – 10, малой – не предусмотрено).

ласно части 1.5 конкурсной документации, к участию в открытом конкурсе глашаются все юридические лица независимо от организационно-правовой мы, формы собственности, места нахождения, а также индивидуальные дприниматели, осуществляющие деятельность в сфере перевозок пассажиров омобильным транспортом.

дый заявитель может подать заявления по числу лотов, указанных в конкурсной ументации, по одному заявлению по каждому лоту (п.1.6.1. конкурсной ументации). Заявление, поданное на часть лота, **не рассматривается** (п. 1.6.3 курсной документации).

ответствии с п.1.15.3-1.15.5 конкурсной документации рассмотрение документов ществляется по каждому лоту в отдельности; результаты конкурса оцениваются по ьной системе, исходя из оценочных показателей, установленных в пункте 2 раздела нкурсной документации. Победителем конкурса признается претендент, правший в ходе проведения конкурса наибольшую сумму баллов по всем оценочным азателям, определенным в конкурсной документации.

участия в конкурсе претенденты представляют в Госкомитет заявление с занием среди прочего номера лота, в соответствии с которым претендент ажает намерение осуществлять пассажирские перевозки по расписанию

жения автомобильного транспорта по маршрутам, с указанием перечня транспортных средств (с указанием марки, государственного номера, года выпуска, с даты первой постановки транспортного средства на регистрационный учет в органах ДД, с предоставлением копий документов, в том числе копий ПТС (паспорт транспортного средства), подтверждающих право собственности (владения или пользования) на транспортные средства, в том числе резервные) по каждому выделенному лоту, с использованием которых предполагается осуществлять пассажирские перевозки на маршрутах (п.1.10.3.4 конкурсной документации).

1.3 договора на право осуществления пассажирских перевозок установлено, что перевозчик осуществляет предоставление услуг, предусмотренных п.п.1.1., 1.2. настоящего договора, самостоятельно с использованием своего подвижного состава **о с привлечением подвижного состава третьих лиц.**

Основания анализа представленных документов и действующего законодательства обновлено следующее.

Конституцией РФ гарантируется поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности (часть 1 статьи 8). В соответствии с частью 1 статьи 34 Конституции РФ, каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской деятельности.

«О защите конкуренции» регулирует отношения, связанные с защитой конкуренции, в том числе, с предупреждением и пресечением монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, в которых участвуют российские и иностранные юридические лица, органы государственной власти и местного самоуправления, иные осуществляющие функции указанных органов органы или организации, физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели ([статья 3](#)).

Конкуренцией понимается соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке ([статья 4](#) ФЗ «О защите конкуренции»).

В пункте 17 статьи 4 ФЗ «О защите конкуренции» перечислены 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.

Согласно [части 1 статьи 15](#) ФЗ «О защите конкуренции» органам государственной

сти и местного самоуправления запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

При проведении торгов запрещаются действия, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции, в том числе: создание для участника торгов или нескольким участникам торгов преимущественных условий участия в торгах; органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, участвующие в качестве организаторов торгов, не вправе вводить не предусмотренные законом ограничения доступа к участию в торгах ([части 1, 2 статьи 33](#) «О защите конкуренции»).

Следует отметить, что на момент объявления конкурса и подведения его итогов на федеральном уровне отсутствовали нормативно-правовые акты, регламентирующие порядок проведения конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок.

Действия представителя Госкомитета, ГУП РК «Карелавтотранс» и ООО «Транском» при установлении возможности укрупнения лотов и установлении отдельных критериев конкурса на Закон №220-ФЗ является некорректной, поскольку указанный Закон вступил в действие с 14.07.2015 (за исключением отдельных положений), то есть после объявления конкурса и подведения его итогов.

При этом, при разработке конкурсной документации организатор торгов должен учитывать положения действующего законодательства: Конституции РФ, Гражданского кодекса Российской Федерации ([статьи 447, 448](#)), Федерального [закона](#) от 06.10.1999 №34-ФЗ, Федерального [закона](#) от 15.11.1995 №196-ФЗ, ФЗ «О защите конкуренции».

Согласно части 4 статьи 447 ГК РФ, выигравшим торги по конкурсу признается **лицо**, чье предложение по заключению конкурсной комиссии, заранее назначенной организатором торгов, **предложило лучшие условия**.

Карельским УФАС установлено, что на обжалуемый конкурс поступило 6 заявок.

При этом на лоты №1 и №3 поступило всего по одной заявке (от ООО «АТК» и ООО «Транском» соответственно); на лоты №2 и №4 поступило по 2 заявки - от ООО «Спресс-транссервис» и ООО «Инлайн» (лот №3), ГУП РК «Карелавтотранс» и ООО «Лет» (лот №4).

Таким образом, фактически принять участие в конкурсе смогли всего 6 хозяйствующих субъектов, а победителями были признаны всего 4 хозяйствующих субъекта (пропорционально количеству заявленных лотов).

В двух из четырех объявленных лотах конкуренция между хозяйствующими субъектами отсутствовала, поскольку претенденты, подавшие заявки на лоты №1 и №3 были признаны победителями не как лица, предложившие лучшие условия и набравшие большее количество баллов, а только на том основании, что поступившие от них конкурсные заявления соответствовали условиям конкурса; договоры с ООО «АТК» и ООО «Транском» были заключены как с **единственными участниками конкурса**.

Комиссия Карельского УФАС России отмечает, что в материалах дела имеются приказ Министерства экономического развития Республики Карелия №116-А от 15 сентября 2011 года, которым был объявлен конкурс на право осуществления пассажирских

перевозок по расписанию движения автобусов по маршрутам (пригородное и муниципальное сообщение) в пределах Республики Карелия и приказ от 17 октября 2011 года №133а-А «О результатах рассмотрения заявок, поступивших на участие в конкурсе на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автобусов по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия на период с 01 ноября 2011 года по 28 октября 2014 года». К приказу от 17 октября 2011 года №133а-А имеется приложение - Список претендентов, допущенных к участию в конкурсе; согласно указанному приложению к участию в конкурсе было допущено **30 хозяйствующих субъектов**, в том числе – ГУП РК «Карелавтотранс»; **28 хозяйствующих субъектов** были признаны победителями конкурса по отдельным лотам, в том числе ГУП РК «Карелавтотранс».

Следует отметить, что условия конкурса и лоты были сформированы таким образом, что принять участие в нем могли как «мелкие» перевозчики, так и крупные предприятия. При этом большая часть указанных хозяйствующих субъектов была заинтересована в осуществлении пассажирских перевозок в пригородном и межмуниципальном сообщении, имела комфортабельные транспортные средства.

Вновь объявленном конкурсе 27 из 28 ранее осуществлявших деятельность перевозчиков не смогли принять участие в конкурсе в связи с существенным укрупнением лотов и установлением запрета на подачу заявок на часть лота.

Ранее осуществлявших деятельность по перевозке пассажиров перевозчиков, признанных победителями предыдущего конкурса, принять участие в рассматриваемом конкурсе смог **всего один хозяйствующий субъект, - ГУП РК «Карелавтотранс».**

Никакой-либо нормативный правовой акт, исключающий возможность при объявлении конкурса объединение нескольких маршрутов в один лот, отсутствует.

Конституция Карельского УФАС России допускает возможность укрупнения лотов, вместе с тем отмечает, что при формировании условий конкурса (лотов и критериев оценки, в частности), организатор торгов должен строго следовать целям проведения торгов, обеспечивая публичность, открытость и прозрачность, не нарушая принципов честной конкуренции, а также соблюдая требования статей 15 и 17 ФЗ «О защите конкуренции», запрещающих совершение любых действий, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции.

Необходимость формирования лота должна быть подтверждена **соответствующим экономическим анализом**, обосновывающим необходимость объединения значительного количества маршрутов в один лот.

Формирование лотов должно обеспечивать заключение договора на **максимально выгодных** для организатора торгов (а в конкретно рассматриваемом случае – **для населения**) условиях. С одной стороны, проведение торгов по укрупненным лотам действительно позволяет обеспечить транспортную доступность малонаселенных и удаленных населенных пунктов. В тоже время, с другой стороны, крупный лот способен отпугнуть претендентов, у которых отсутствует достаточное количество транспортных средств или иных возможностей для исполнения соответствующего договора, что, в свою очередь, влечет за собой **ограниченные по качеству выполняемых работ предложения участников во время конкурса**, вследствие недостаточной конкуренции.

ответствии с пунктом 3 Порядка формирования сети движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, утвержденного Приказом №79 **маршрутная сеть публички Карелия формируется на основании проведенного мониторинга, во взаимодействии с перевозчиками на основании сведений органов местного самоуправления муниципальных образований Республики Карелия о пассажирском спросе и потребностях населения.**

смотря на данное положение, перевозчики (заявители) утверждают, что Госкомитет проводил с ними совместных встреч, совещаний, опросов, в том числе, касающихся введения конкурса и планируемого укрупнения лотов. Перевозчики не были заранее информированы о столь существенном изменении давно сложившейся маршрутной сети; о значительном укрупнении лотов узнали непосредственно из содержания курсной документации. То есть, какое-либо взаимодействие с перевозчиками отсутствовало, их мнение не только не учитывалось, но и не изучалось в принципе. При этом многие перевозчики осуществляли деятельность на рынке пригородных и муниципальных перевозок достаточно длительное время (пример, ООО «Рapid», ИП Милкин Е.И.).

на заседании комиссии представители Госкомитета не оспаривали данный факт.

Обоснованное укрупнение лотов при проведении рассматриваемого конкурса вызывает негативное влияние на конкуренцию, которое выражается в вытеснении мелких, экономически слабых хозяйствующих субъектов, не способных освоить крупные лоты (лот) и не имеющих достаточное количество автобусов. Это свидетельствует о создании дискриминационных условий деятельности хозяйствующим субъектам, действующим на рынке пассажирских перевозок в пригородном и межмуниципальном сообщении на территории Республики Карелия, а также сужает возможность равноправного соперничества перевозчиков на товарном рынке.

В таком малом количестве лотов (4) **весьма ограниченное количество хозяйствующих субъектов** имеет возможность выбрать лот, включающий маршруты, по которым они способны организовать перевозку пассажиров. Данный факт также подтверждается малым количеством заявок, поданных на обжалуемый конкурс.

Объединение нескольких маршрутов в один лот предполагает одновременное представление большого количества подвижного состава, что создает преимущества для более крупных участников рынка пассажирских перевозок и ограничивает доступ к сети для менее крупных.

Обладая индивидуально-определенными свойствами, каждый отдельный маршрут привлекает к торгам специфический круг участников. Объединение в один лот маршрутов, обладающих индивидуально-определенными свойствами, ведет к отказу от участия в торгах лиц, заинтересованных в осуществлении предпринимательской деятельности на маршруте с определенным месторасположением и характеристиками.

Такое объединение не обеспечивает участия в конкурсе всех заинтересованных лиц, не учитывает финансовое положение отдельных субъектов, свидетельствует о **вытеснении всех маршрутов (объединенных в один лот) хозяйствующему субъекту, заинтересованному в осуществлении пассажирских перевозок по конкретному маршруту.**

личие у хозяйствующего субъекта большего количества транспортных средств не может свидетельствовать об оказании им более качественной услуги. Перевозчик с большим количеством транспортных средств также может использовать новый естественный подвижной состав, иметь в подчинении профессиональных водителей; предприниматель может обладать большим опытом работы в сфере пассажирских перевозок, не иметь нарушений по лицензионным требованиям, что позволяет ему вызывать услугу по перевозке пассажиров того же уровня.

допуская мелких перевозчиков только по причине малого количества у них транспортных средств, создавая преимущественные права определенным участникам торгов, нарушается принцип равенства участников гражданских правоотношений и эмпатия права представителей малого бизнеса, не имеющих значительных финансовых активов.

в связи со столь значительным укрупнением лотов, потенциальные претенденты на участие в конкурсе (заявители) были лишены возможности принять участие в конкурсе, поскольку объем договорных обязательств в рамках одного лота превышал возможности перевозчиков, способных исполнить указанные обязательства (отсутствие необходимого количества транспортных средств для обслуживания маршрутов, сформированных в одном лоте). При этом подача заявки на часть лота прямо решена конкурсной документацией.

слова организатора торгов о том, что при укрупнении лотов Госкомитет объединил табельные и нерентабельные маршруты, не подтверждены документально. Указом исх. от 23.03.2015 №1098/11.3-13/ГКТРКи (вх.№1417 от 24.03.2015) Госкомитет решил, что расписание движения автомобильного транспорта и маршрутная сеть Республики Карелия разрабатывались и формировались на протяжении ряда лет, на основании сбора информации во взаимодействии с перевозчиками, учитывая мнения органов местного самоуправления муниципальных образований Республики Карелия о потребностях жителей населённых пунктов районов. Органы местного самоуправления самостоятельно устанавливают порядок предоставления сведений в Госкомитет. Пассажиропоток специализированными организациями из-за отсутствия бюджетного финансирования в настоящее время не рассчитывался, какой-либо мониторинг не проводился.

тем самым образом, анализ рентабельности (нерентабельности) маршрутов, снижения стабильности) пассажиропотока по ним, причины отказов перевозчиков от обслуживания отдельных маршрутов Госкомитетом не осуществлялся; какая-либо документальная обоснованность укрупнения лотов у Госкомитета отсутствует.

позиция организатора торгов такова, что несмотря на то, что подача совместных заявок от нескольких и более субъектов предпринимательской деятельности для участия в конкурсе конкурсной документацией не предусмотрена, конкурсная документация составлена таким образом, что любой из действующих перевозчиков вправе обеспечить свое участие в конкурсе путем консолидации автобусных парков двух или более перевозчиков, путем передачи автобусов либо в аренду, либо на основании договора возмездного пользования, с одновременным привлечением собственных транспортных средств или транспортных средств, приобретённых в лизинг одному из них, который сможет выступить в качестве участника конкурса.

Генеральный директор Карельского УФАС России считает данную позицию Госкомитета необоснованной.

вариант консолидации автобусных парков двух и более хозяйствующих субъектов предполагает необходимость заключения перевозчиками каких-либо договоров аренды, безвозмездного пользования, лизинга).

Согласно пункту 1 статьи 421 ГК РФ, граждане и юридические лица свободны в заключении договора. Иными словами, они сами, независимо друг от друга и от иных субъектов, в том числе, обладающих властью публичных образований, решают, заключать или не заключать договор, и если заключать, то с кем.

Вмешательство в заключение договора не допускается. является вмешательством в хозяйственную деятельность перевозчиков.

Предлагаемом Организатором торгов случае участие хозяйствующих субъектов в конкурсе (не имеющих достаточного количества транспортных средств для подачи заявки) ставится в зависимость от волеизъявления на заключение соответствующих договоров с третьим лицом.

Позиция Карельского УФАС России также признает обоснованным довод ИП Шилкина Е.В. относительно того, что укрупнение лотов, и как следствие необходимость приобретения дополнительных транспортных средств, влечет необходимость перехода на общую систему налогообложения (для участия в конкурсе одним из четырех лотов), что является невыгодным для субъектов малого предпринимательства.

Рассматриваемый конкурс было выставлено 98 маршрутов, сформированных в 4 лота. Организатором торгов установлено требуемое количество транспортных средств для обслуживания каждого лота - **от 17 до 36** единиц (по лоту №1 - 36 автобусов, по лоту №2 - 17 автобусов; по лоту №3 - 22 автобуса, по лоту №4 - 25 автобусов).

Согласно статье 26.3 Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая) (далее – НК РФ) предусмотрен специальный налоговый режим – система налогообложения в виде единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности (далее – ЕНВД).

Согласно подпункту 5 пункта 2 статьи 346.26 НК РФ ЕНВД может применяться **по объектам предпринимательства, принадлежащим на праве собственности или ином праве (пользования, владения и/или иного пользования) субъектам предпринимательства, осуществляющим деятельность в сфере оказания автотранспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов, осуществляемых организациями и индивидуальными предпринимателями, имеющими на праве собственности или ином праве (пользования, владения и/или иного пользования) не более 20 транспортных средств, предназначенных для оказания этих услуг.**

Согласно смыслу нормы подпункта «б» пункта 2 части 1 статьи 4 Федерального закона от 17.07.2007 № 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации», подпункта 1 пункта 2.2 статьи 346.26 НК РФ следует, что оказание автотранспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов с применением специального налогового режима (ЕНВД) могут только **субъекты малого предпринимательства (включая микро предприятия с численностью работников до 15 человек), имеющие в штате работников до 100 человек включительно.**

на территории муниципальных образований Республики Карелия (пример, Решение

Решения Кондопожского муниципального района от 28.09.2005 «О системе налогообложения в виде единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности на территории Кондопожского муниципального района» (в ред. от 0.2012 № 5); Решение Совета Сегежского муниципального района от 30.10.2012 № «Об утверждении Положения о введении единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности на территории муниципального образования Сегежский муниципальный район» (в ред. Решения от 18.06.2013 №XXXIX/V-328) предусмотрено применение системы налогообложения в виде ЕНВД при оказании транспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов, осуществляемых организациями и индивидуальными предпринимателями, имеющими на праве собственности или ином праве (пользования, владения и/или распоряжения) не более транспортных средств, предназначенных для оказания таких услуг.

Заявитель подтверждает, что нормативными правовыми актами предусмотрено **возможность** осуществлять деятельность по перевозке пассажиров в Республике Карелия на специальном налоговом режиме, **имея 20 транспортных средств и менее**.

Максимальный предел входа на товарный рынок пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и внутримуниципального сообщения на территории Республики Карелия установлен организатором торгов в размере **17 единиц транспортных средств**.

В то же время по каждому из маршрутов конкурса требуется значительно меньшее количество транспортных средств, однако формирование лотов осуществлено комитетом таким образом, что победить в конкурсе, хотя бы по одному лоту, может лишь хозяйствующий субъект, имеющий **17 и более транспортных средств**.

Увеличение количества транспортных средств влечет необходимость перехода налогоплательщика на общую систему налогообложения, что накладывает на хозяйствующего субъекта дополнительные обременения (в том числе, необходимость ведения бухгалтерского учета, применения контрольно-кассовой техники и т.п.).

Таким образом, установление в качестве условия участия в конкурсе по лотам №1, №3 и в зависимости от наличия у перевозчиков более 20 транспортных средств ограничивает возможность участия в торгах по соответствующим лотам хозяйствующих субъектов, меняющих систему налогообложения в виде единого налога на вмененный доход.

Анализ Карельского УФАС России приводит к выводу о том, что укрупнение лотов в конкурсной документации может привести к сокращению количества хозяйствующих субъектов, имеющих возможность принять участие в конкурсе, что является в соответствии с пунктом 17 статьи 4 ФЗ «О защите конкуренции» признаком ограничения конкуренции. Также сформированные таким образом лоты необоснованно ставят в неустойчивое положение отдельных хозяйствующих субъектов, что является нарушением части 1 статьи 17 ФЗ «О защите конкуренции».

Кроме того, по информации, представленной Уполномоченным по защите прав предпринимателей Республики Карелия Гнетовой Е.Г. (исх. от 16.09.2015 №10-УПП/00290) отдельными заявителями, в связи с необоснованным укрупнением лотов и как следствие, невозможностью подачи заявок на участие в конкурсе, имеются реальные угрозы прекращения деятельности отдельными хозяйствующими субъектами.

В 2015 году к Уполномоченному по защите прав предпринимателей в Республике Карелия обратилось 9 субъектов предпринимательской деятельности, ранее оказывающих услуги по перевозке пассажиров по маршрутам пригородного и муниципального сообщения на территории Республики Карелия (ИП Виноградов, ИП Воронцов А.В., ИП Белкин А.В., ООО «Рapid», ООО «Сегежские АТП», ООО «АТП» г.Олонец, ООО «Транссервис» г.Лахденпохья, ООО «Авторанта+» г.Питкяранта, ИП Гершеев А.С.). На основании данных, представленных заявителями, в связи с укрупнением лотов, 5 предпринимателей прекратили осуществлять свою основную деятельность по перевозке пассажиров по маршрутам пригородного и муниципального сообщения на территории Республики Карелия (ИП Гершеев А.С., ИП Белкин А.В., ООО «АТП», ООО «Рapid», ООО «Сегежское АТП»), некоторые предприниматели были вынуждены выставить на продажу автотранспортные средства, а также уволить работников (водителей).

Несмотря на неоднократные требования Карельского УФАС России, в материалы дела 4-36/04-2015 **объективные данные исследования** (изучения) пассажирских перевозок (пассажиропотока, рентабельности, состояния дорог и прочие факторы) Организатором торгов **не представлены**.

В этом установлен факт сокращения количества лотов от 98 до 4, то есть **в 24,5 раза**, по сравнению с количеством лотов, сформированных на предыдущем конкурсе (период 2011-2014 гг.).

Несмотря на объективных данных, Организатором торгов не представлены экономическое и иное обоснование, позволяющее сделать вывод о реальной необходимости объединения в один лот значительного количества маршрутов.

Из указанного свидетельствует о том, что при проведении рассматриваемого конкурса **лоты были укрупнены Госкомитетом необоснованно**.

Из условий обжалуемого конкурса, максимальное количество победителей - 4 действующих субъекта (при условии подачи 1 заявки на 1 лот), что свидетельствует о существенном сокращении числа хозяйствующих субъектов, по сравнению с ранее проводимым конкурсом, где победителями смогли стать 28 хозяйствующих субъектов (период 2011-2014 годы) и содержит признаки ограничения конкуренции.

В ответ на запрос Карельского УФАС России Управлением государственного автодорожного транспорта по Республике Карелия (далее - УГАДН по РК) письмо исх.от 30.04.2015 №1-271; вх.№2354 от 07.05.2015) был представлен реестр лицензий, выданных УГАДН по РК на деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек.

Согласно указанному реестру 97 хозяйствующим субъектам выданы лицензии на осуществление регулярных перевозок, из них 45 хозяйствующих субъектов вправе осуществлять регулярные перевозки в городском, пригородном и междугородном сообщении, остальные – в городском и пригородном сообщении.

Указанный факт свидетельствует о том, что рынок пассажирских перевозок по маршрутам пригородного и междугородного сообщения является **конкурентным**.

В случае обоснованного формирования условий конкурса, лотов в частности,

тендентов на участие в конкурсе могло быть значительно больше, в результате ерничества хозяйствующих субъектов были отобраны хозяйствующие субъекты, дложившие лучшие условия деятельности.

ответствии с пп. а пункта 27 Приказа №32, с целью бесперебойного обеспечения еления пассажирскими перевозками автомобильным транспортом Госкомитет ет право заключить без проведения конкурса договор на осуществление асажирских перевозок с ГУП РК «Карелавтотранс» по данному лоту (лотам) на срок роведения конкурса, но не более чем на 1 год, в случаях:

срочного прекращения действия договора (договоров), заключенного(ых) между итетом и перевозчиком;

изнания конкурса несостоявшимся (не подано ни одной заявки), если договор не лочен с единственным участником конкурса;

крытия нового автобусного маршрута;

иостановления процедуры конкурса в порядке, предусмотренном действующим ономодательством.

ииссия Карельского УФАС России отмечает, что условие о возможности заключения оворора на осуществление пассажирских перевозок с ГУП РК «Карелавтотранс» на ж «до проведения конкурса, но не более чем на 1 год» также содержит в себе знаки ограничения конкуренции. Конкурсный отбор включает в себя несколько пов (от размещения извещения о проведении торгов до подведения итогов курса), для проведения которых (всех этапов конкурса) достаточно не более 2-3 яцев. Устанавливая возможность осуществления ГУП РК «Карелавтотранс» асажирских перевозок на период до 1 года (11 месяцев 30 дней), предприятие, яясь таким же хозяйствующим субъектом, как иные перевозчики, осуществляющие тельность на рынке пригородного и межмуниципального сообщения на территории публики Карелия, получает преимущественные условия осуществления тельности; установленный Госкомитетом срок (до 1 года) также является основанным.

ее того, в рамках рассмотрения дела №04-36/03-2015 о нарушении имонопольного законодательства Карельское УФАС России признало в действиях комитета и ГУП РК «Карелавтотранс» нарушение статьи 16 Федерального закона от 17.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - ФЗ «О защите конкуренции»), азившееся в издании Госкомитетом приказа от 21.04.2015 №64 «О внесении енения в приказ Государственным комитетом Республики Карелия по транспорту от 17.2014 № 79» (которым установлена возможность (право) Госкомитета заключить **без ведения конкурса** договор на осуществление пассажирских перевозок с ГУП РК релавтотранс» в случае **приостановления процедуры конкурса**), приказа от 14.2015 №65 и, как следствие, заключение Госкомитетом с ГУП РК «Карелавтотранс» оворора на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному аписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и кммуниципального сообщения на территории Республики Карелия от 23.04.2015 без ведения торгов.

осительно довода ООО «Рапид» о неправильной формулировке наименования алуемого конкурса Комиссия Карельского УФАС России отмечает следующее.

момент объявления обжалуемого конкурса действующим законодательством не предусмотрен порядок проведения конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения, соответственно отсутствовали требования к определению его наименования.

Приказы Госкомитета №31 и №32 разработаны в соответствии с Законом Республики Карелия от 26.07.2005 «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, внутренним водным, воздушным транспортом», в тексте которого имеются понятия «перевозки», «перевозки пассажиров».

Статья 2 Федерального закона от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» содержит «основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе», даёт отдельные определения понятиям «багаж», «груз», «пассажир», «ручная кладь», «перевозчик». Понятие «перевозки пассажиров и багажа» в указанной статье отсутствует. Пассажир имеет и перевозить багаж (вещи пассажира, принятые для перевозки в установленном порядке), может перевозить только ручную кладь. С пассажиром на его перевозку автотранспортное предприятие заключает отдельный договор, независимо от заключения договора на перевозку груза или багажа. Использование формулировки «пассажирские перевозки» не противоречит требованиям и понятиям законодательства.

По мнению Комиссии Карельского УФАС России, всем хозяйствующим субъектам ясен и очевиден предмет объявленного конкурса, более того, ООО «Рapid» ранее участвовал в аналогичном конкурсе и был признан победителем конкурса по нескольким лотам.

Таким образом, «некорректная», по мнению Общества, формулировка не являлась препятствием для подачи заявки и участия в конкурсе, не оказала негативного влияния на конкуренцию. Доказательств обратного ООО «Рapid» не представило.

В соответствии с пунктом 1.15.4 результаты конкурса оцениваются по балльной системе, исходя из оценочных показателей, установленных в пункте 2 раздела I конкурсной документации.

В конкурсной документации установлено 6 оценочных показателей:

Критерий оценки безопасности пассажирских перевозок, предусматривающий вычитание с претендента на участие в конкурсе баллов за нарушение ПДД, за нарушение правил, предусмотренных специальным разрешением (лицензией) (учитывается **целое транспортное средство** с вычетом от минус 1 до минус 6 баллов).

Количество баллов по данному критерию поставлено в зависимость от отсутствия или наличия нарушений ПДД транспортными средствами участника конкурса, имеющего право осуществления пассажирских перевозок, с учетом градации по составам правонарушений. Для перевозчиков, имеющих большой опыт работы на ответствующем рынке оценка по данному критерию может привести к потере значительного количества баллов.

Критерий, напрямую связанный с количеством нарушений (в совокупности с установленным порядком подсчета баллов и по такой высокой шкале) при

ществлении деятельности по перевозке пассажиров, создает необоснованные преимущества тем перевозчикам, которые не осуществляли свою деятельность до момента проведения конкурсного отбора, даже если они и имели лицензию на право осуществления перевозки пассажиров, либо получили (переоформили прежнюю) лицензию, стремясь скрыть информацию о прежних нарушениях.

критерий оценки, определяющий условия исполнения договора (пп. 2.2. п 2) предусматривает распределение баллов от 0 до 5 в зависимости от **наличия резервных транспортных средств** для обеспечения бесперебойной работы по лоту (наличие дополнительных единиц транспорта для обслуживания маршрутов по лоту согласно условиям конкурсной документации):

резерв менее 20% от общего количества автобусов по лоту (0 баллов);

резерв 20% от общего количества автобусов по лоту и более (5 баллов).

количество резервных транспортных средств ничем не ограничено и не привязано к количеству необходимых для обслуживания маршрута транспортных средств. При ограниченном количестве резерва подвижного состава выбор победителя конкурса может зависеть от количества автобусов, предоставленных им в резерв. Изложенный механизм начисления баллов может создавать преимущественные условия крупным перевозчикам, обладающим значительным количеством транспортных средств, поскольку при начислении баллов учитывается не количество транспортных средств, необходимое для обслуживания конкретного маршрута, а общее количество транспортных средств, которыми располагает участник конкурса.

в результате установления такого механизма начисления баллов ущемляются интересы небольших компаний, которые располагают меньшим числом транспортных средств, но при этом достаточным для обслуживания заявленного маршрута/лота (в числе для создания резерва).

критерий оценки опыта работы претендента, где за наличие опыта устанавливается 3 балла, а за отсутствие опыта, - 0 баллов.

при установлении критерия наличия опыта, оценке и сопоставлении заявок по данному критерию организатору торгов необходимо исходить из приоритетности обеспечения безопасности дорожного движения, полного обеспечения потребностей населения в транспортных услугах, культуры и качества обслуживания пассажиров.

наличие большего опыта свидетельствует о навыках водителя, знании транспортной ситуации и иных особенностях, связанных с организацией транспортного обслуживания.

несмотря на значимость данного критерия, по нему присваивается весьма незначительное количество баллов.

кроме того, организатор торгов не предусмотрел какой-либо градации при начислении баллов, отсутствует разделение данного критерия по периодам (пример, опыт до года - 1 балл, от 3-5 лет - 2 балла, свыше 5 лет – 3 балла), соответственно, перевозчик, имеющий опыт работы 1 год, и перевозчик, имеющий опыт работы 12 лет, получают одинаковое количество баллов (3).

ответственно, по данному критерию более «опытный» перевозчик не сможет получить максимального количества баллов.

Критерий обеспечения доступности транспортных услуг на маршрутах для пассажиров с ограниченными возможностями (в соответствии с ГОСТ Р 41.36-2004 авиала ЕЭК ООН №36) (пп.4 (пп.4.1):

транспортное средство, с использованием которого будут осуществляться пассажирские перевозки по заявленному лоту являются низкопольными (за каждое транспортное средство) – 5 баллов;

транспортное средство, с использованием которого будут осуществляться пассажирские перевозки по заявленному лоту низкопольным не является – 0 баллов.

п. 1.10.3.1. конкурсной документации содержит указание на перечень сведений, которые предоставляются в составе с заявлением на участие в конкурсе, в том числе: наличие в составе транспортных средств с использованием которых будут осуществляться пассажирские перевозки по заявленному лоту (лотам) низкопольных транспортных средств; справка претендента с указанием марок и государственных номеров низкопольных транспортных средств с приложением фотографий указанных в справке транспортных средств (п.1.10.3.11).

При определении количества баллов по данному критерию конкурсная комиссия оценивает **каждое транспортное средство**; проставляет баллы за каждую единицу транспорта и умножает их на количество транспортных средств (например, 3 автобуса*5 баллов=15 баллов). Соответственно, чем больше участник конкурса заявит низкопольных транспортных средств, тем больше баллов он получит.

Согласно результатам обжалуемого конкурса, хозяйствующие субъекты, подавшие заявки на участие в конкурсе, получили следующее количество баллов по данному критерию:

О «АТК» (лот №1) - 2 автобуса - 10 баллов;

О «Экспресс-транссервис» (лот №2) - 0 баллов;

О «Инлайн» (лот №2) - 4 автобуса - 20 баллов;

О «Транском» (лот №3) - 4 автобуса - 20 баллов;

О «Полет» (лот №4) - 0 баллов;

РК «Карелавтотранс» (лот №4) - 5 автобусов - 25 баллов.

По лоту №2 победителем было признано ООО «Инлайн», по лоту №4 - ГУП РК «Карелавтотранс», как лица, набравшие большее количество баллов. Таким образом, хозяйствующие субъекты, не заявившие на конкурс низкопольных транспортных средств (ООО «Экспресс-транссервис» и ООО «Полет»), не были признаны победителями торгов, поскольку набрали меньшее количество баллов.

Участники, обратившиеся в Карельское УФАС России также указали, что не имеют низкопольных транспортных средств, соответственно, при подаче документов на участие в обжалуемом конкурсе, перевозчики также не смогли бы получить

полнительные баллы по данному критерию.

предметом рассматриваемого конкурса являлось право на осуществление пассажирских перевозок по маршрутам пригородного и междмуниципального сообщения.

При этом, организатором торгов в конкурсной документации не было прописано в каком сообщении должен использоваться низкопольный транспорт.

Целью проведения конкурса являлся отбор перевозчиков, обеспечивающих наиболее безопасные условия перевозки пассажиров, укрепление транспортной дисциплины на предприятиях и дисциплины индивидуальных предпринимателей, удовлетворение потребностей населения в **качественном транспортном обслуживании**.

Комиссия Карельского УФАС России особо отмечает, Госкомитет, преследуя цель улучшения качества обслуживания населения, в том числе, обслуживания лиц с ограниченными возможностями, **не установил для перевозчика** (победителя торгов) **в договорах** на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному описанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и междмуниципального сообщения на территории Республики Карелия **прямой обязанности по использованию в своей деятельности низкопольных транспортных средств**.

Кроме того, на заседании Комиссии представитель Госкомитета указал, что организатор торгов не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность перевозчика; каждый хозяйствующий субъект, признанный победителем конкурса по определенному лоту, самостоятельно выбирает транспортное средство, которое необходимо выпустить на конкретный маршрут. Ответственности за неиспользование низкопольных транспортных средств при осуществлении перевозок также договором предусмотрено.

Комиссия Карельского УФАС России не исключает возможности установления критерия наличия низкопольных транспортных средств, поскольку установление любого критерия, в отличие от требования, не влияет на возможность участия в конкурсе (на аукцион). Вместе с тем, определение количества баллов и порядок их начисления (за каждое транспортное средство) в зависимости от наличия у хозяйствующего субъекта низкопольных транспортных средств должны быть разумными. В рассматриваемом случае, заявляя на лот 4-5 низкопольных автобуса, участнику торгов фактически гарантировалась победа на конкурсе.

Кроме того, по мнению Комиссии, отсутствие в договоре обязанности по использованию победителем торгов низкопольных транспортных средств при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров, нивелирует необходимость установления такого критерия в конкурсной документации в принципе.

Критерий безопасности и качества обслуживания на ОТИ (пп.5.1 п. 5.0):

Кандидат претендента имеет право собственности (владения, пользования) объектами транспортной инфраструктуры (ОТИ) (автостанция (ы) и или автовокзал (ы) и др.), сведения о котором (ых) содержатся в категоризованных ОТИ, результаты оценки безопасности которого (ых) утверждены в установленном порядке, расположенного (ых) на автобусном маршруте (ах), входящем (их) в состав заявляемого лота (лотов) – 5

ЛОВ;

риетендента не имеется на праве собственности (владения, пользования) объекты транспортной инфраструктуры (ОТИ) (автовокзал (ы) и/или автостанция (ий) и др.),,,
дения о котором (ых) содержатся в категоризованных ОТИ, результаты оценки
зимости которого (ых) утверждены в установленном порядке, расположенного (ых)
автобусном маршруте (ах), входящем (их) в состав заявляемого лота (лотов) – 0
ЛОВ.

бования к перевозчикам и оказываемым ими услугам при регулярных перевозках
сажиров закреплены в главе 3 Федерального закона от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав
омобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»
лее – Закон №259-ФЗ), а также в разделе II Правил перевозок пассажиров и багажа
омобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом,
эржденных постановлением Правительства Российской Федерации от
12.2009 №112.

ятие объекта транспортной инфраструктуры (ОТИ) содержится в п.10 статьи 2
она №259-ФЗ, - это сооружения, производственно-технологические комплексы,
днзначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, грузоотправителей,
зополучателей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы
нспортных средств.

ласно пункту 2 правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным
нспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным
тановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 №112,
товокзал» - объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя
мещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений,
днзначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении
евозов пассажиров и багажа, обеспечивающий возможность отправления более
0 человек в сутки;

тостанция» - объект транспортной инфраструктуры, включающий в себя
мещенный на специально отведенной территории комплекс зданий и сооружений,
днзначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении
евозов пассажиров и багажа, обеспечивающий возможность отправления от 250
1000 человек в сутки.

ласно Правилам перевозок пассажиров, автовокзал - это своего рода касса по
даже билетов с дополнительными функциями обслуживания пассажиров. Так, пункт
Правил перевозок пассажиров при перечислении основных служб автовокзала
зывает, в частности, на зал ожидания, комнату матери и ребенка, пункты питания,
ицинской помощи, камеры хранения, туалеты. Автовокзал также должен быть
рудован местами ожидания прибытия и отправления транспортных средств на
ронах и посадочных площадках.

зсте с тем, согласно пунктам 49, 50 Правил перевозок пассажиров продажа
етов для проезда в городском и пригородном сообщениях производится: в
нспортных средствах (кондукторами или водителями); в специализированных
ктах и иных местах продажи билетов вне транспортных средств, а продажа билетов
проезда в междугородном сообщении - в кассах автовокзалов или иных пунктах
дажи билетов, а при отсутствии таких пунктов - водителями или кондукторами

осредственно при посадке пассажиров в транспортное средство до отправления из остановочного пункта.

отсутствие у перевозчика на праве собственности, либо на ином праве владения (пользования) договора с автовокзалом не лишает пассажира возможности обрести билет для проезда как в городском и пригородном, так и в междугороднем сообщении.

Приказом Минтранса РФ от 08.01.1998 № 2 утверждено Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами. Согласно пункту 1.3. требования настоящего Положения обязательны для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих деятельность, связанную с перевозкой пассажиров автобусами или их обеспечивающих (к последним относятся автовокзалы, пассажирские автостанции).

Следовательно, автовокзалы также отнесены к участникам процесса перевозок, к которым законодательством предъявляются требования об оказании ряда услуг пассажирам и обеспечению их безопасности.

Таким образом, обеспечение удобства и безопасности пассажиров является требованием федерального законодательства, которое не возлагает на перевозчиков обязанности заключать договоры с автовокзалами и автостанциями.

Участие предпринимателей и юридических лиц в конкурсе с целью получения максимального количества баллов ставится в зависимость от волеизъявления на заключение соответствующих договоров с ними собственников автовокзалов или автостанций, которые также являются перевозчиками и потенциальными участниками конкурса. Собственники автовокзалов или автостанций могут препятствовать действующим субъектам в заключении соответствующих договоров, навязывать дополнительные невыгодные условия деятельности. Владельцы ОТИ изначально находятся в более выгодном положении.

Критерий соблюдения условий договора с уполномоченным органом (при наличии действующего договора за предшествующий год).

В данном критерию претендент, ранее осуществлявший перевозки пассажиров может потерять значительное количество баллов, поскольку за каждое нарушение, допущенное в течение года, предшествующего проведению конкурса, хозяйствующий субъект теряет по 3 балла (**за каждое нарушение в расчете на одно транспортное средство**). Таким образом, хозяйствующий субъект, не заключавший ранее договор с уполномоченным органом, ставится в преимущественное положение по отношению к тем перевозчикам, участвовавшим и победившим (по отдельным лотам) в предыдущем конкурсе.

Согласно выпискам из ЕГРЮЛ, размещенным на официальном сайте налоговой службы <http://egrul.nalog.ru/>, кроме ГУП РК «Карелавтотранс», победителями конкурса являются давно созданные хозяйствующие субъекты:

ОО «Инлайн» (ИНН 1001292887, дата регистрации - 10.02.2015), лицензия на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек №АСС-10-226573 от **13.2015;**

ОО «Транском» (ИНН 1001286259, дата регистрации - 28.07.2014), лицензия на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек №АСС-10-226569 от **1.2014;**

ОО «АТК» (ИНН 1001286298, дата регистрации - 28.07.2014), лицензия на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек №АСС-10-226568 от **1.2014.**

стически, на момент объявления конкурса, 11.03.2015, с момента регистрации ООО «Инлайн» прошел всего один месяц, а ООО «Транском» и ООО «АТК» чуть более года (лицензии получены за 3,5 месяца до объявления обжалуемого конкурса).

здовательно, у указанных хозяйствующих субъектов отсутствовали договоры с уполномоченным органом, поскольку такие договоры заключались по результатам проведения конкурса в 2011 году сроком на 3 года.

им образом, в случае поступления заявок от иных перевозчиков, осуществлявших свою деятельность на рассматриваемом рынке (заключивших договор с уполномоченным органом) (пример, ИП Белкин, ООО «Рapid»), у ООО «Инлайн», ООО «Транском» и ООО «АТК» в любом случае имелось больше возможностей выиграть конкурс, поскольку по критерию №1 указанные лица потеряли бы минимальное количество баллов, а по критерию №6 не потеряли бы вообще, поскольку ранее не заключали договоры с уполномоченным органом.

т этом, по критерию опыт работы, как ИП «Данилкин» и ООО «Рapid», имеющие большой опыт работы, так и недавно созданные ООО «Транском» и ООО «АТК», учли бы по 3 балла.

включении Комиссия Карельского УФАС России отмечает следующее.

Основание своей позиции о необходимости формирования 4 лотов организатор торгов **не представил** аргументированных объяснений о технологической и функциональной связи транспортных маршрутов, находящихся в разных районах; материалы анализа пассажиропотока, проведенного в целях определения потребности населения в пассажирских перевозках, рентабельности/нерентабельности маршрутов, обеспечения безопасности дорожного движения с учетом состояния дорог.

Исходя из вышеизложенного следует, что Госкомитет не проводил соответствующий мониторинг, экономический анализ; отсутствует документальное подтверждение необходимости формирования из 98 маршрутов именно 4 лотов, а не, к примеру, 8 или 1 т.д.

Отсутствие документального обоснования необходимости включения ряда маршрутов в одну группу (лот) не позволяет сделать вывод о правильности формирования лотов; не исключает возможности включения нерентабельных маршрутов в большее количество лотов (например, не по 2 в каждый из 4 лотов, а по 1 нерентабельному в каждый из 8 лотов).

комитет, утверждая, что ранее перевозчики отказывались от выполнения отдельных исков, не учитывал конкретных причин такого отказа, при этом, причины могли быть как субъективные, так и объективные (запрет ГИБДД на осуществление перевозки в данном направлении из-за невозможности обеспечения безопасной перевозки пассажиров вследствие неудовлетворительного состояния дорог и прочее). Указанный отчет еще раз подтверждает, что организатор торгов не проводил какой-либо мониторинг.

В результате необоснованного формирования (укрупнения) лотов, имеются реальные угрозы прекращения деятельности отдельными хозяйствующими субъектами, ранее оказывавшими услуги по перевозке пассажиров. Согласно информации, предоставленной уполномоченной по защите прав предпринимателей в Республике Карелия Гнетовой Е.Г., в связи с проведением конкурса, объявленного Госкомитетом, торгам предусмотрено укрупнение лотов, 5 предпринимателей прекратили осуществлять свою основную деятельность по перевозке пассажиров по маршрутам городского и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия - Тершеев А.С., ИП Белкин А.В., ООО «АТП», ООО «Рапид», ООО «Сегежское АТП», которые предприниматели были вынуждены выставить на продажу транспортные средства, а также уволить работников (водителей).

Деятельность перевозчиков осуществляет деятельность на условиях привлечения их водителями торгов в качестве «третьих лиц», при этом у таких хозяйствующих субъектов отсутствуют какие-либо гарантии (договоры заключенные с такими лицами могут быть расторгнуты в любой момент).

Комиссия Карельского УФАС России приходит к выводу, что действия организатора торгов по необоснованному укрупнению лотов привели к недопущению, ограничению, снижению конкуренции на рынке пассажирских перевозок в пригородном и межмуниципальном сообщении Республики Карелия. При укрупнении лота увеличилось количество требуемых транспортных средств, что лишило потенциальных перевозчиков возможности отбора, имеющих ограниченное количество транспортных средств, конкурировать на равных условиях с крупными автопредприятиями.

Комиссия Карельского УФАС России отмечает, что действующее законодательство не содержит запретов на установление соответствующих **критериев** участия в открытом конкурсе, поэтому уполномоченные органы в соответствии со своей компетенцией и нормами действующего законодательства вправе самостоятельно определять критерии допуска и оценки участников конкурса.

Включение в конкурсную документацию определенных критериев оценки представленных заявок участников, показателей оценки (с установлением определенного количества баллов) по каждому из критериев оценки, должно быть связано с обеспечением бесперебойной и эффективной работы пассажирского транспорта, повышением уровня обслуживания и безопасности перевозок пассажиров в пригородном и межмуниципальном сообщении, а также определением, наиболее отвечающих таким целям.

Критерии должны быть направлены на стимулирование перевозчиков к повышению качества услуг по перевозке пассажиров, а также являться способом упорядочения транспортного обслуживания населения путем привлечения к осуществлению перевозок наиболее квалифицированных перевозчиков.

В этом, установление (определение) критериев, а также начисление баллов по ним, должны быть направлены на исключение отдельных перевозчиков из числа участников конкурса.

Разделение победителей обжалуемого конкурса осуществлялось по нескольким критериям (шести), при этом отдельные критерии **не в равной степени** относились ко всем участникам конкурса. Оценка по критерию №1 (оценка безопасности пассажирских перевозок) не применима к новому хозяйствующему субъекту, поскольку такое лицо не осуществляло деятельность по перевозке пассажиров в течение года, предшествующего проведению конкурса, соответственно не могло иметь нарушений.

Критерий №6 (соблюдение условий договора с уполномоченным органом) также имеет косвенное отношение только к тем хозяйствующим субъектам, которые ранее осуществляли деятельность по перевозке пассажиров на основании **заключенного с уполномоченным органом договора**. Вновь созданные хозяйствующие субъекты, а также перевозчики, привлеченные победителями предыдущего конкурса в качестве «этих лиц», не подпадают под оценку по данному критерию.

В этом лица, подпадающие под оценку по вышеуказанным критериям (№1 и №6) могут потерять значительное количество баллов в случае наличия нарушений (ДТП, нарушений, предусмотренных лицензией; условий договора с уполномоченным органом).

Создание преимущественных условий тому или иному участнику торгов посредством предъявления к остальным участникам отбора излишних требований является недопустимым.

Анализ конкурсной документации, установленных критериев и количества баллов, присуждаемых по каждому критерию, следует, что преимущественное значение при проведении оценки заявок на участие в рассматриваемом конкурсе имеют критерии «оценка безопасности пассажирских перевозок», «обеспечение доступности транспортных услуг на маршрутах для пассажиров с ограниченными возможностями» и «соблюдение условий договора с уполномоченным органом». По указанным критериям установлены не только высокие присуждаемые (вычитаемые) баллы, но и сама оценка проводится за **каждую** единицу транспортных средств, выставляемых для участия в конкурсе/за **каждое** допущенное нарушение.

Несмотря на то, что критерий оценки опыта работы претендента исходя из его значимости (количества присуждаемых баллов), не играет существенной роли при проведении оценки заявок на участие в конкурсе, поскольку максимальное количество баллов, которое может получить претендент, составляет всего 3.

Результаты конкурса подтверждают, что существенное количество баллов смогли набрать претенденты, заявившие большее количество низкопольных транспортных средств. Наличие в заключенных с победителями торгов договоров требования/обязанности использования в своей деятельности низкопольных транспортных средств, оценка в зависимости от наличия (и их количества) которых имела существенное значение при подсчете баллов, не способствует достижению целей организации транспортного обслуживания населения и не направлено на повышение безопасности дорожного движения, улучшения качества (комфортности) обслуживания пассажиров (в том числе, с ограниченными возможностями) и оказываемых частными перевозчиками

уг.

ановление в конкурсной документации значимости критериев (количества присуждаемых баллов), в том числе установление в качестве приоритетного критерия «обеспечение доступности транспортных услуг на маршрутах для пассажиров с ограниченными возможностями» с количеством присуждаемых баллов в сумме 5 за одну единицу транспортного средства, при проведении конкурса создало для хозяйствующим субъектам преимущественные условия участия в торгах, ограничив при этом возможность иных хозяйствующих субъектов, соответствующих установленным законодательством требованиям к лицам, осуществляющим перевозки пассажиров автомобильным транспортом, претендовать на право заключения договора перевозки пассажиров по указанным маршрутам при соответствии иным критериям конкурсной документации, что является нарушением требований части 1 статьи 17 ФЗ «О защите конкуренции».

Факты проведения обжалуемого конкурса объективно препятствовали возможности участия в торгах всем потенциальным претендентам. Отдельным хозяйствующим субъектам пришлось отказаться от участия в конкурсе, ввиду наличия ограничения, касающегося количества подвижного состава.

Критерии оценки участников торгов и условия договоров были сформулированы таким образом, что в последующем, хозяйствующий субъект, набравший наибольшее количество баллов и ставший победителем, получал возможность осуществлять деятельность по перевозке пассажиров, учитывая в первую очередь **свой экономический интерес**. Доводы ГУП РК «Карелавтотранс» и Госкомитета о том, что после укрупнения лотов указанным лицам стало работать намного проще и удобнее, а использование «Пазиков» более экономично для предприятия, подтверждает тот факт, что интересы населения фактически не учитывались.

Комиссия Карельского УФАС России приходит к выводу о том, что действия комитета по необоснованному укрупнению лотов нарушают часть 1 статьи 15 и часть 1 статьи 17 ФЗ «О защите конкуренции», поскольку в совокупности с установленными критериями оценки, ограничивают круг участников конкурса.

В результате в преимущественном положении оказываются незначительное число хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на рынке услуг пригородного и муниципального сообщения Республики Карелия, которые владеют транспортными средствами в количестве, удовлетворяющем требованиям организатора торгов для укрупнения одного или нескольких сформированных лотов, что ограничивает конкуренцию хозяйствующих субъектов на данном рынке и тем самым нарушает принцип добросовестной конкуренции.

Ввиду того, что договоры на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия заключены 13.07.2015, Комиссия Карельского УФАС России приходит к выводу об отсутствии возможности выдачи предписания об устранении нарушений антимонопольного законодательства.

Согласно [статье 449 ГК РФ](#) торги, проведенные с нарушением правил, установленных законом, могут быть признаны судом недействительными по иску заинтересованного

а. Признание торгов недействительными влечет недействительность договора, заключенного с лицом, выигравшим торги.

чив материалы дела, заслушав пояснения лиц, участвующих в деле, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, статьей 48, частью 1 статьи 49, частью 50 ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия Карельского УФАС России

РЕШИЛА:

1. Признать в действиях Государственного комитета Республики Карелия по транспорту нарушение части 1 статьи 15 и части 1 статьи 17 ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в необоснованном укрупнении лотов при проведении конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия, а так же установлении критериев отбора, которые могут привести к ограничению конкуренции (подпункт 2.2 пункта 2.0, подпункт 4.1 пункта 4.0, подпункт 5.1 пункта 5.0 Перечня критериев конкурсного отбора заявлений и документов об участии в конкурсе).
2. Государственному комитету Республики Карелия по транспорту предписание не выдавать, в связи с подведением итогов конкурса и заключением договоров с победителями торгов на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия.
3. Антимонопольному органу инициировать обращение в Арбитражный суд Республики Карелия о признании конкурса на право осуществления пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия и заключенных по его результатам договоров на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам пригородного и межмуниципального сообщения на территории Республики Карелия от 13.07.2015 недействительными.
4. Направить материалы настоящего дела уполномоченному должностному лицу для решения вопроса о возбуждении производства по делу об административном правонарушении, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

<...>

Председатель Комиссии

Члены Комиссии

<...>

<...>

ление может быть обжаловано в течение 3 месяцев со дня его принятия в
итражный суд.