

Приложение
к протоколу заседания комиссии
Министерства антимонопольного
регулирования и торговли Республики
Беларусь по установлению факта
наличия (отсутствия) нарушения
антимонопольного законодательства
от 25.05.2022 № 13

РЕШЕНИЕ № 397/11-2022

25 мая 2022 г. 11.00

г. Минск

Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь (далее – МАРТ) по результатам рассмотрения комиссией МАРТ по установлению факта наличия (отсутствия) нарушения антимонопольного законодательства, действующей на основании полномочий, предоставленных приказом Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 14 декабря 2016 г. № 133 «О создании комиссии по установлению факта наличия (отсутствия) нарушения антимонопольного законодательства», в соответствии с Законом Республики Беларусь от 12 декабря 2013 г. № 94-З «О противодействии монополистической деятельности и развитии конкуренции» (далее, если не указано иное, – Закон № 94-З) заявления Ассоциации транспортных перевозчиков (далее – Ассоциация, Заявитель) от 01.10.2019 № 52 (далее – заявление) в отношении открытого акционерного общества «АТЭК-Могилев» (далее, если не указано иное, – ОАО «АТЭК-Могилев», общество)

УСТАНОВИЛО:

Заявитель считает, что ОАО «АТЭК-Могилев», как единственный оператор автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на территории Могилевской области, злоупотребляет своим доминирующим положением и нарушает антимонопольное законодательство, на что указывают следующие факты:

наличие существенных отличий в договорах об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (далее, если не указано иное, – договор об организации автомобильных перевозок пассажиров) с государственным и частными перевозчиками;

отказ заключать или продлевать договор об организации автомобильных перевозок пассажиров в случае осуществления перевозок пассажиров транспортными средствами (далее – ТС), срок эксплуатации

которых превышает 15 лет, при этом прошедшими технический осмотр и допущенными к участию в дорожном движении;

понуждение к заключению дополнительного соглашения к договору об организации автомобильных перевозок пассажиров, содержащего условие об ограничении срока эксплуатации ТС;

навязывание платных услуг и применение штрафных санкций к перевозчикам по необоснованным причинам.

В ходе рассмотрения заявления установлено следующее.

Частью первой статьи 12 Закона Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (далее – Закон № 278-З) определено в том числе, что местные исполнительные и распорядительные органы в области автомобильного транспорта и автомобильных перевозок в пределах своей компетенции:

обеспечивают организацию автомобильных перевозок пассажиров по территории административно-территориальной единицы (абзац 2);

выступают заказчиками городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (абзац 5).

В силу части первой статьи 24 Закона № 278-З местным исполнительным и распорядительным органам предоставлено право определять оператора автомобильных перевозок пассажиров и **делегировать ему функцию по организации** городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных **перевозок пассажиров в регулярном сообщении.**

Решением Могилевского областного исполнительного комитета (далее, если не указано иное, – облисполком) от 11 июня 2018 г. № 23-18 «Об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на территории Могилевской области» (далее – решение № 23-18) установлено, что заказчиками городских, пригородных и междугородных внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в пределах соответствующих административно-территориальных единиц Могилевской области являются соответствующие городские и районные исполнительные комитеты, заказчиком междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, маршруты которых проходят по территории Могилевской области, – облисполком (далее, если не указано иное, – заказчики автомобильных перевозок пассажиров). **Оператором междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении определено ОАО «АТЭК-Могилев» (далее, если не указано иное, – оператор).**

Справочно:

Основными видами деятельности ОАО «АТЭК-Могилев» являются: деятельность грузового автомобильного транспорта, прочая вспомогательная деятельность в области перевозок, сдача в аренду собственного недвижимого имущества, услуги по мойке автомобилей.

Согласно уставу общество является коммерческой организацией, основной целью которой является извлечение прибыли.

Владельцем 93,17% общего количества акций ОАО «АТЭК-Могилев» является Могилевский облисполком. Данные юридические лица входят в одну группу лиц по признаку, указанному в подпункте 1.1 пункта 1 статьи 8 Закона № 94-3.

На основании Закона № 278-3, решения № 23-18 Могилевский городской исполнительный комитет (далее – Могилевский горисполком) решением от 21 августа 2018 г. № 15-8 «Об определении оператора городских и междугородных внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении в городе Могилеве и признании утратившими силу некоторых решений Могилевского городского исполнительного комитета» (далее – решение № 15-8) **определил ОАО «АТЭК-Могилев» оператором городских и междугородных внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении**, а также организацией, которая выдает карточки маршрутов городских и междугородных внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. При этом в соответствии с пунктом 2 данного решения **право подписи договоров об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров, договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, предоставлено первому заместителю председателя Могилевского горисполкома.**

Справочно:

На основании решения № 23-18 Бобруйский городской исполнительный комитет (далее – Бобруйский горисполком) и районные исполнительные комитеты Могилевской области (далее – райисполкомы) своими решениями определили ОАО «АТЭК-Могилев» оператором городских, пригородных и междугородных внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров на территории соответствующих административно-территориальных единиц.

Так, общество определено оператором решениями:

Бобруйского горисполкома от 20 июля 2018 г. № 16-27 – на территории г. Бобруйска;

Бельничского райисполкома от 17 августа 2018 г. № 22-6 – на территории Бельничского района;

Бобруйского райисполкома от 3 августа 2018 г. № 17-23 – на территории Бобруйского района;

Быховского райисполкома от 27 августа 2018 г. № 41-17 – на территории Быховского района;

Глусского райисполкома от 27 августа 2018 г. № 20-14 – на территории Глусского района;

- Горецкого райисполкома от 19 июля 2018 г. № 21-8 – на территории Горецкого района;*
- Дрибинского райисполкома от 3 августа 2018 г. № 17-3 – на территории Дрибинского района;*
- Кировского райисполкома от 22 августа 2018 г. № 14-6 – на территории Кировского района;*
- Климовичского райисполкома от 17 августа 2018 г. № 17-21 – на территории Климовичского района;*
- Кличевского райисполкома от 14 августа 2018 г. № 41-4 – на территории Кличевского района;*
- Костюковичского райисполкома от 17 августа 2018 г. № 16-14 – на территории Костюковичского района;*
- Краснопольского райисполкома от 7 августа 2018 г. № 19-1 – на территории Краснопольского района;*
- Кричевского райисполкома от 6 августа 2018 г. № 19-30 – на территории Кричевского района;*
- Круглянского райисполкома от 3 августа 2018 г. № 14-22 – на территории Круглянского района;*
- Могилевского райисполкома от 16 июля 2018 г. № 34-9 – на территории Могилевского района;*
- Мстиславского райисполкома от 6 июля 2018 г. № 14-40 – на территории Мстиславского района;*
- Осиповичского райисполкома от 3 августа 2018 г. № 17-11 – на территории Осиповичского района;*
- Славгородского райисполкома от 13 августа 2018 г. № 20-1 – на территории Славгородского района;*
- Хотимского райисполкома от 31 августа 2018 г. № 18-14 – на территории Хотимского района;*
- Чаусского райисполкома от 17 августа 2018 г. № 26-3 – на территории Чаусского района;*
- Чериковского райисполкома от 3 августа 2018 г. № 18-9 – на территории Чериковского района;*
- Шкловского райисполкома от 3 августа 2018 г. № 17-16 – на территории Шкловского района.*

Таким образом, заказчики автомобильных перевозок пассажиров на территории соответствующих административно-территориальных единиц делегировали оператору функцию по организации городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок. При этом только **Могилевский горисполком передал оператору часть своих полномочий, оставив за собой право подписи договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров.**

В соответствии с частью первой статьи 23 Закона № 278-З между заказчиками автомобильных перевозок пассажиров и ОАО «АТЭК-Могилев» заключены договоры об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров (далее – договор об оказании услуг оператора).

Договором об оказании услуг оператора от 5 июля 2018 г. б/н, заключенным между облисполкомом и обществом, установлен конкретный перечень услуг, которые обязуется оказывать оператор, при этом **оплата услуг оператора не предусмотрена.**

Подпунктом 2.1.3 пункта 2.1 данного договора определено, что оператор обязуется заключать с автомобильными перевозчиками договоры об организации автомобильных перевозок, **предусматривающие в том числе оплату за оказанные оператором услуги по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.**

Договорами об оказании услуг оператора, заключенными ОАО «АТЭК-Могилев» с Бобруйским горисполкомом и всеми райисполкомами области (за исключением Быховского райисполкома), также не предусмотрена оплата услуг оператора и установлена его обязанность по заключению с автомобильными перевозчиками договоров, предусматривающих оплату за оказанные услуги оператора по организации автомобильных перевозок пассажиров.

Согласно договору об оказании услуг оператора от 3 сентября 2018 г. № 1, заключенному между Могилевским горисполкомом и обществом (далее – договор № 1), услуги, связанные с организацией автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, оказываются оператором **на безвозмездной основе.**

Вместе с тем в соответствии с абзацем шестым статьи 25 Закона № 278-3 осуществление оплаты услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров **по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении** в порядке, установленном Советом Министров Республики Беларусь, **является обязанностью заказчика** автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Справочно:

*Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 марта 2019 г. № 150 «Об оплате услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров» (далее – постановление № 150) установлено, что **оплата услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров по организации городских, пригородных, междугородных внутриобластных и междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении осуществляется местными исполнительными и распорядительными органами** в соответствии с заключенными договорами об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров **в пределах средств местных бюджетов**, предусмотренных на эти цели решениями местных Советов депутатов о бюджете на очередной финансовый год (подпункт 1.1 пункта 1).*

После вступления в силу 13 марта 2019 г. постановления № 150 условия указанных договоров об оказании услуг оператора **не приведены в соответствие с требованиями законодательства в части оплаты услуг оператора**. Вместе с тем пунктом 4.3 договоров об оказании услуг оператора, заключенных со всеми заказчиками автомобильных перевозок пассажиров, предусмотрено, что при принятии акта законодательства, устанавливающего обязательные для сторон иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящими договорами, их условия приводятся сторонами в соответствие с законодательством.

Справочно:

Средства на оплату услуг оператора бюджетом Могилевской области и г. Могилева на 2020 и 2021 годы предусмотрены не были.

Подпунктом 1.2.2 пункта 1.2 договора № 1 одной из услуг, которые обязуется оказывать оператор, является подготовка и проведение конкурсов на право выполнения городских и междугородных внутриобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, а также **заключение договоров об организации таких автомобильных перевозок** в установленном законодательством порядке.

При этом установление обязанности оператора по заключению договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров **противоречит пункту 2 решения № 15-8**, которым право подписи таких договоров предоставлено первому заместителю председателя Могилевского горисполкома.

Согласно части второй статьи 22 Закона № 278-3 договором об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении определяются маршрут, расписание, интервалы движения транспортных средств с установленным временем начала и окончания работы, количество выполняемых рейсов по маршруту, ответственность сторон, стоимость и порядок оплаты выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на определенное расстояние за определенное время (транспортная работа). Кроме того, в этом договоре могут быть указаны порядок оплаты проезда, объемы автомобильных перевозок пассажиров, тип и количество используемых транспортных средств, требования к ним и иные условия.

Справочно:

Примерные формы договоров, в том числе об организации перевозок пассажиров, установлены постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 апреля 2018 г. № 12.

В ходе рассмотрения заявления ОАО «АТЭК-Могилев» представлены копии договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров, заключенных оператором с открытым акционерным обществом «Могилевоблавтотранс» (далее –

ОАО «Могилевоблавтотранс») и автомобильными перевозчиками частной формы собственности.

Представленными договорами предусмотрено, что оператор обязуется **на возмездной основе организовывать**, а перевозчик выполнять автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении по городским, пригородным, междугородным внутриобластным и межобластным маршрутам **в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь**, перечнем маршрутов, перечнем транспортных средств, карточками маршрута и данными договорами (пункт 1.1).

Также пунктом 1.4 договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров определено, что оператором **на возмездной основе оказываются услуги, сопутствующие автомобильной перевозке пассажиров** (далее, если не указано иное, – сопутствующие услуги).

Согласно пунктам 4.1 и 4.4 данных договоров размер оплаты за обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, устанавливается согласно прейскуранту, действующему у оператора. Дополнительные услуги, сопутствующие автомобильной перевозке пассажиров, оплачиваются перевозчиком отдельно на основании выставленной оператором счет-фактуры на условиях полной предоплаты.

Анализ договора об организации автомобильных перевозок пассажиров от 15 октября 2018 г. № 124 (далее – договор № 124), заключенного оператором с ОАО «Могилевоблавтотранс», показал, что он подписан **с учетом протокола разногласий**, направленного письмом от 15.10.2018 № 2270.

В данном письме ОАО «Могилевоблавтотранс» указал на то, что предусмотренная проектом договора оплата перевозчиком услуг оператора противоречит статьям 22, 23 и 25 Закона № 278-З. В частности, согласно статье 22 Закона № 278-З договором об организации перевозок пассажиров определяется стоимость и порядок оплаты выполнения автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на определенное расстояние за определенное время (транспортная работа), а не оплата перевозчиком услуг оператора. Оплату услуг оператора по организации автомобильных перевозок в регулярном сообщении согласно статье 25 Закона № 278-З **обязан осуществлять заказчик автомобильных перевозок пассажиров.**

Протоколом согласования разногласий к договору № 124, подписанным 8 января 2019 г., согласована его окончательная редакция. При этом в пункте 1.1 данного договора слова: **«на возмездной основе» исключены**, а пункт 1.4 изложен в новой редакции: «Оператором

на возмездной основе оказываются услуги, сопутствующие автомобильной перевозке пассажиров, **согласно согласованному перечню.**».

Справочно:

В перечень сопутствующих услуг включены: оформление и переоформление карточки маршрута, выдача копии паспорта маршрута, изготовление паспорта на городской, пригородный и междугородный маршрут (оригинал), изготовление маршрутного расписания, сопровождение навигационного терминала одной единицы подвижного состава автомобильного транспорта при автоматической системе дистанционного управления (далее – АСДУ) «Азимут-2», регистрация образцов билетов, бланков билетов, электронных билетов в государственном реестре бланков ценных бумаг и документов со степенью защиты.

Кроме того, из договора № 124 исключены отдельные пункты, касающиеся осуществления расчетов, обязанностей перевозчика, а также существенно уменьшены размеры или отменены штрафные санкции перевозчика за нарушение условий договора.

В частности, **исключены обязанности** перевозчика по: своевременной оплате услуг (подпункт 2.1.11 пункта 2.1); участию по решению заказчика автомобильных перевозок пассажиров в финансировании строительства или приобретения объектов, предназначенных для повышения качества обслуживания пассажиров на маршрутах (подпункт 2.1.27 пункта 2.1).

Из раздела 4 договора «Расчеты» исключены пункты 4.1-4.3, устанавливающие порядок оплаты перевозчиком услуги за обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении.

Пункт 4.4 изложен в следующей редакции: *«Дополнительные услуги, сопутствующие автомобильной перевозке пассажиров, оплачиваются перевозчиком до 25 числа месяца, следующего за отчетным, на основании протокола согласования цен путем предоставления Оператором счет-фактуры.»*

Также **уменьшены размеры штрафных санкций** за: отклонение от утвержденного маршрута - с 4 до 0,2 базовых величин (подпункт 5.4.1 пункта 5.4);

использование на маршруте ТС, оформленного с нарушением требований технических нормативных актов – с 1 до 0,5 базовых величин (подпункт 5.4.2 пункта 5.4);

несоблюдение по вине перевозчика расписания движения по маршруту – с 0,5 до 0,1 базовой величины за каждые 0,5 процентных пункта по установленной схеме (подпункт 5.4.4 пункта 5.4);

Справочно:

Схема расчета штрафных санкций:

*Количество рейсов за месяц с нарушением расписания / плановое количество рейсов за месяц * 100% = % отклонения рейсов от расписания.*

*% отклонения рейсов от расписания / 0,5 п.п. * 0,1 базовую величину = количество базовых величин.*

*Количество базовых величин * размер базовой величины = сумма штрафа.*

каждое нарушение подпунктов 2.1.16, 2.1.18, 2.1.19 пункта 2.1 договора – с 2 до 0,5 базовых величин (подпункт 5.4.7 пункта 5.4);

каждое нарушение подпункта 2.1.5 договора пункта 2.1 – с 1 до 0,2 базовых величин (подпункт 5.4.9 пункта 5.4).

Также **исключена ответственность перевозчика за:**

привлечение к участию в движении ТС, не предусмотренных договором, – 10 базовых величин (подпункт 5.4.6 пункта 5.4);

каждое выявленное нарушение правил автомобильных перевозок пассажиров – 2 базовых величины (подпункт 5.4.10 пункта 5.4);

несвоевременную оплату услуг в течение двух и более месяцев – 10 базовых величин (подпункт 5.4.11 пункта 5.4).

Кроме того, по инициативе ОАО «Могилевоблавтотранс» срок окончания действия договора № 124, предложенный оператором, изменен с 14 октября 2023 г. на 14 октября 2019 г. При этом спустя два месяца дополнительным соглашением к договору от 13.03.2019 № 1 срок его действия изменен с 15 октября 2018 г. по 14 октября 2023 г.

Позднее дополнительным соглашением от 28.12.2020 № 2 раздел договора № 124 «Ответственность сторон» изложен в новой редакции, которая практически дублирует первоначальный вариант данного договора. При этом расчет размера штрафных санкций за несоблюдение по вине перевозчика расписания движения по маршруту остался прежним (по установленной схеме).

Таким образом, с ОАО «Могилевоблавтотранс» оператор заключил **безвозмездный договор** об организации автомобильных перевозок пассажиров **сроком на 5 лет**. Оплате подлежали **только услуги, сопутствующие автомобильной перевозке пассажиров**, согласно прейскуранту оператора. **Размер штрафных санкций** за нарушение перевозчиком условий договора в период до 1 января 2021 г. **существенно отличался от его первоначальных условий**, после указанной даты – только в части несоблюдения расписания движения по маршруту по вине перевозчика.

Проведенный опрос 38 перевозчиков частной формы собственности показал следующее.

После того, как в июле-августе 2018 г. ОАО «АТЭК-Могилев» было определено оператором автомобильных перевозок пассажиров, общество начало заключать договоры об организации автомобильных перевозок

пассажирам и выдавать перевозчикам карточки маршрута. Конкурсы на право выполнения перевозок пассажиров при этом не проводились в связи с тем, что соответствующие договоры заключались с перевозчиками, работающими на маршрутах на основании договоров, заключенных ранее с предыдущим оператором (унитарное коммунальное предприятие «Могилевский городской центр развития малого предпринимательства»). При этом **сроки действия договоров** об организации автомобильных перевозок пассажиров варьировались **от трех месяцев до пяти лет.**

К примеру, договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров от 20.11.2018 № 390 и от 12.11.2018 № 343 заключены оператором с индивидуальным предпринимателем (далее, если не указано иное, – ИП) Мартинковым Г.Р. и ИП Ларченко С.А. на срок с **20 ноября 2018 г. по 19 февраля 2019 г.** и с **12 ноября 2018 г. по 11 февраля 2019 г.** соответственно; договор от 06.11.2018 № 304 – с ИП Бритун О.А. на срок с **6 ноября 2018 г. по 5 ноября 2019 г.**; договор от 14.11.2018 № 359 – с ИП Судаковой Ю.А. на срок с **14 ноября 2018 г. по 13 ноября 2019 г.**; договор от 18.09.2018 № 90 – с ИП Мазуревич Н.А. на срок с **18 сентября 2018 г. по 29 июня 2021 г.**; договор от 28.09.2018 № 157 – с частным унитарным предприятием по оказанию услуг «РаШаЛ ГАРАНТ» на срок с **28 сентября 2018 г. по 7 октября 2021 г.**; договор от 05.09.2018 № 45 – с обществом с ограниченной ответственностью «Автопассаж» (далее – ООО «Автопассаж») на срок с **5 сентября 2018 г. по 4 сентября 2023 г.**; договор от 27.09.2018 № 146 – с ИП Шелудько Ю.А. на срок с **27 сентября 2018 г. по 4 апреля 2023 г.**

При этом общество с ограниченной ответственностью «Ладеев» (далее – ООО «Ладеев») и ИП Бобрович А.Г. указали, что при заключении договоров ОАО «АТЭК-Могилев» не учитывало сроки действия договоров, заключенных с предыдущим оператором (до 27 марта 2021 г.).

ОАО «АТЭК-Могилев» пояснило установление различных сроков тем, что законодательством не определены минимальные либо максимальные сроки, на которые заключается договор. В целях улучшения качества обслуживания пассажиров и безопасности пассажирских перевозок при определении срока действия договора оператор руководствовался **техническим состоянием и комфортностью автобуса при его визуальном осмотре, а также годом выпуска ТС.** С перевозчиками, представившими для обслуживания маршрута и перевозки пассажиров ТС, имеющие лучшие характеристики, заключались договоры на большие сроки.

Вместе с тем данное пояснение оператора **не подтверждается документально.** К примеру, с ИП Шелудько Ю.А., осуществляющим перевозку пассажиров на автобусе Мерседес Бенц (госномер 6ТАХ 2516)

2004 года выпуска, договор от 27.09.2018 № 146 заключен сроком на **4,5** года (с 27 сентября 2018 г. по 4 апреля 2023 г.), с ИП Гвоздевым Н.В., осуществляющим перевозку пассажиров на автобусе Форд Транзит (госномер 6ТАХ 4840) **2003** года выпуска, договор от 17.09.2018 № 82 заключен на срок **5** лет (с 17 сентября 2018 г. по 16 сентября 2023 г.). При этом с ИП Зайцевым В.В., осуществляющим перевозку пассажиров на автобусе Мерседес Бенц Спринтер (госномер 6ТАХ 3086) **2004** года выпуска, и ИП Маненком С.И., осуществляющим перевозку пассажиров на автобусе Мерседес Бенц Спринтер (госномер 6ТАХ 6004) **2004** года выпуска, договоры от 18.10.2018 № 214 и от 12.11.2018 № 335 соответственно заключены на срок **1** год (с 18 октября 2018 г. по 17 октября 2019 г. и с 12 ноября 2018 г. по 11 ноября 2019 г.).

Согласно пункту 1.1 договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров, заключенных с перевозчиками частной формы собственности, оператор обязуется организовывать автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении на **возмездной основе**. При этом пунктом 4.1 договоров предусмотрено, что размер оплаты за **обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении**, устанавливается согласно прейскуранту, действующему у оператора.

Прейскурантом на услуги оператора (далее – прейскурант), введенным в действие с 29 марта 2019 г., стоимость услуги за обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, установлена в размере **24,91 руб.** за ед. (с НДС), сопровождение навигационно-связного терминала – **12,34 руб.** Прейскурантами, введенными в действие с 1 января 2020 г., тарифы на указанные услуги увеличены до **31,93 руб.** и **14,32 руб.**, с 1 января 2021 г. – до **34,87 руб.** и **17,78 руб.** соответственно.

Также прейскурантом на сопутствующие услуги, введенным в действие со 2 января 2019 г., оператором установлен тариф на услугу по сопровождению навигационного терминала одной единицы подвижного состава при АСДУ «Азимут-2» в размере **1,12 руб.** за ед. (с НДС). С 1 ноября 2019 г. тариф на данную услугу повышен до **3,56 руб.**, с 1 марта 2020 г. – до **14,32 руб.**

Справочно:

Формирование всех указанных тарифов осуществлялось оператором с рентабельностью 10 %. Тариф на услугу по обеспечению деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, действующий с 1 января 2020 г., сформирован с рентабельностью 20 %. При этом согласно подпункту 1.2. пункта 1 постановления № 150 стоимость услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров определяется оператором автомобильных перевозок пассажиров на основе затрат, сформированных в соответствии с Положением о порядке формирования затрат

оператора автомобильных перевозок пассажиров, утвержденным постановлением № 150, с учетом рентабельности до 5 процентов и подлежит согласованию с заказчиком.

Согласно представленным актам выполненных работ за 2018-2019 гг., оператор ежемесячно за каждую единицу ТС перевозчикам частной формы собственности предъявлял к оплате 24,91 руб. за услугу по обеспечению деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, а с мая 2019 г. еще и 12,34 руб. за сопровождение навигационно-связного терминала. При этом ОАО «Могилевоблавтотранс» в указанном периоде оплачивалась только услуга по сопровождению навигационного терминала в размере 1,12 руб. за ед. (до 1 ноября 2019 г.), 3,56 руб. (с 1 ноября 2019 г.).

Как следует из объяснений перевозчиков, пояснить какие работы в рамках оказания услуги по обеспечению деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, выполняет оператор, они не могут.

ИП Креер В.Н. указал (цитата): *«С момента подписания договора оператор ежемесячно выставляет счет на сумму 24,91 руб. Как нам пояснили данные средства идут на содержание оператора.»* Указанную информацию также подтвердили ИП Галиновский А.С., ИП Бихман М.П. и ИП Самолазов В.Н.

Частное транспортное унитарное предприятие «ЭкспрессТори» отметило, что **оплату услуг оператора**, которую должен осуществлять заказчик автомобильных перевозок пассажиров в порядке, установленном постановлением № 150, оператор **возложил на перевозчиков частной формы собственности.**

Данные доводы перевозчиков подтверждаются тем, что до 1 января 2019 г. в актах выполненных работ оператор вместо услуги «Обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении» указывал услугу «Организация автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении» (акты выполненных работ (оказанных услуг) № 2018 339 от 31.10.2018 г., № 2018 607 от 30.11.2018 г., № 2018 1109 от 31.12.2018 г.).

По информации ОАО «АТЭК-Могилев», услуга по обеспечению деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, включает в себя:

выдачу перевозчику определенного оператором количества карточек маршрута, а также иной документации (расписание движения, паспорт маршрута, схема движения – выдаются при заключении договора);

осуществление контроля за транспортной работой на маршруте, в том числе посредством АСДУ;

поддержание АСДУ в состоянии, соответствующем законодательным актам;

контроль соблюдения перевозчиком Правил автомобильных перевозок пассажиров и иных актов законодательства, утвержденных постановлением

Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 972 (далее – Правила автомобильных перевозок пассажиров);

рассмотрение предложений по внесению изменений в схему маршрута, режим и расписание движения и уведомление перевозчиков;

своевременное информирование перевозчика об изменениях условий перевозок, маршрутов движения, тарифов;

оказание содействия перевозчикам в подготовке схемы и расписания движения, внесение предложений по оптимизации маршрутной сети;

предоставление информации по заявлению перевозчика о работе его автобусов на маршрутах по данным АСДУ;

принятие мер, направленных на обеспечение надлежащего состояния содержания автомобильных дорог и улиц населенных пунктов, пассажирских терминалов, остановочных пунктов в пределах компетенции (подготовка документов в дорожные службы, согласование с ГАИ схем организации объездов на период проведения ремонтных работ);

определение текущих и перспективных потребностей в транспортной работе, организация маршрутов в строящиеся районы города, изменение схем движения;

определение мест размещения остановочных пунктов, подготовка документов на их согласование;

исполнение иных обязанностей.

При этом большинство из указанных работ, осуществляемых в рамках оказания данной услуги, **являются функциями заказчика (оператора)**.

Так, выдача перевозчику определенного оператором количества карточек маршрута, а также иной документации (расписание движения, паспорт маршрута, схема движения) предусмотрена частью второй пункта 35, абзацем пятым пункта 82 Правил автомобильных перевозок пассажиров.

Справочно:

Согласно части второй пункта 35 Правил автомобильных перевозок пассажиров заказчик автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или оператор автомобильных перевозок пассажиров на каждый автобус, используемый при выполнении таких перевозок, выдает карточку маршрута, а в соответствии с абзацем пятым пункта 82 Правил автомобильных перевозок пассажиров - обязан обеспечить наличие паспорта маршрута на каждый маршрут городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Несмотря на то, что выдача карточки маршрута и паспорта маршрута является **обязанностью оператора** и данные работы входят в состав услуги **«Обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении»**, ОАО «АТЭК-Могилев» за оформление и переоформление карточки маршрута, а также выдачу копии паспорта маршрута **взимает с перевозчиков дополнительную плату.**

Так, согласно прейскуранту на сопутствующие услуги, введенному в действие с 20 ноября 2018 г., оператором предусмотрены оформление карточки маршрута (11,15 руб. за ед.) и переоформление карточки маршрута (8,0 руб. за ед.), выдача копии паспорта маршрута (8,0 руб. за ед.). Прейскурантом, введенным в действие с 1 января 2020 г., тариф на оформление карточки маршрута установлен в размере 13,06 руб. за ед., переоформление карточки маршрута – 9,12 руб. за ед., выдачу копии паспорта маршрута – 9,0 руб. за ед. С 1 января 2021 г. указанные тарифы повышены до 14,0 руб. за оформление карточки маршрута и до 10,0 руб. за переоформление карточки маршрута и выдачу копии паспорта маршрута.

Обязанность по осуществлению контроля за транспортной работой на маршруте возложена на оператора абзацем седьмым пункта 82 Правил автомобильных перевозок пассажиров.

Справочно:

Заказчик городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или оператор таких автомобильных перевозок пассажиров обязан на основании договора об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении контролировать качество и объем выполняемых автомобильными перевозчиками городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (абзац седьмой пункта 82 Правил автомобильных перевозок пассажиров).

Обязанность по диспетчерскому управлению и контролю за выполнением автомобильными перевозчиками договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров возложена на оператора заказчиками автомобильных перевозок пассажиров подпунктом 1.2.5 пункта 1.2 договоров об оказании услуг оператора.

Кроме того, предоставление информации по заявлению перевозчика о работе его ТС на маршрутах по данным, полученным посредством АСДУ, предусмотрено в числе иных обязанностей оператора подпунктом 2.2.9 пункта 2.2 договора об организации автомобильных перевозок пассажиров. При этом, как отмечено выше, за сопровождение навигационно-связного терминала оператором взимается отдельная плата.

Принятие мер, направленных на обеспечение надлежащего состояния содержания автомобильных дорог и улиц населенных пунктов, пассажирских терминалов, остановочных пунктов в пределах компетенции, а также определение текущих и перспективных потребностей в транспортной работе, организация маршрутов в строящиеся районы города, изменение схем движения, определение мест размещения остановочных пунктов, подготовка документов на их согласование осуществляется оператором в соответствии с договорами об оказании услуг оператора (подпункты 1.2.1 и 1.2.5 пункта 1.2) в рамках наделения его функциями государственного органа (статья 25 Закона № 278-З, пункты 50, 82 Правил автомобильных перевозок пассажиров).

Справочно:

В соответствии с абзацами вторым, третьим статьи 25 Закона № 278-3 заказчик автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении обязан:

обеспечивать на территории соответствующей административно-территориальной единицы содержание улиц городов (населенных пунктов), по территории которых проходит маршрут, в состоянии, пригодном для выполнения автомобильных перевозок пассажиров;

обеспечивать формирование маршрутов автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении для удовлетворения потребностей населения в таких перевозках.

Учитывая изложенное, услуга по обеспечению деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, **оказываемая оператором на возмездной основе**, включает в себя **обязательные функции заказчика**, установленные статьей 25 Закона № 278-3, пунктами 50 и 82 Правил автомобильных перевозок пассажиров, которые должны выполняться оператором в рамках переданных ему **государственных функций заказчика**.

При этом ОАО «АТЭК-Могилев» в письме от 24.05.2021 № 04/396 на вопрос МАРТ о том, почему оплата за обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, взимается только с перевозчиков частной формы собственности, пояснило, что общество **не производит взимание платы с ОАО «Могилевоблавтотранс» в связи с отсутствием данного условия в договоре об организации автомобильных перевозок пассажиров**.

Также оператор указал, что ОАО «Могилевоблавтотранс» включено в перечень автомобильных перевозчиков, обязанных выполнять автомобильные перевозки транспортом общего пользования, использует фиксированный тариф за проезд, выполняет социально значимые перевозки, которые являются убыточными и частично возмещаются за счет средств местных бюджетов. Кроме того, ОАО «Могилевоблавтотранс» по сравнению с другими перевозчиками уплачивает значительные суммы налогов, отчислений в фонд социальной защиты населения и иных обязательных платежей, тогда как некоторые перевозчики незначительно участвуют в пополнении местных бюджетов.

Согласно пояснениям перевозчиков, **договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров подписывались ими в добровольно-принудительном порядке в редакции оператора**, условия договора обсуждению не подлежали.

ИП Бобрович А.Г. в своем объяснении указал (цитата): *«...при подписании договора нам было указано на то, что если кого-то не устраивают его условия, договор заключаться не будет. Кроме того для заключения договора были*

установлены сжатые сроки (около месяца), в связи с чем предприниматели были вынуждены подписать договор на условиях оператора».

После того, как на собрании перевозчиков весной 2019 года юрист Ассоциации, членами которой некоторые из них являлись, разъяснил, что оператор с них необоснованно берет деньги за обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, ряд перевозчиков (ИП Бобрович А.Г., ИП Гвоздев Н.В., ИП Толкачев М.М., ИП Астрейко Д.В., ИП Римашевский А.В., ИП Пытков Н.А., ИП Зычков В.Г., ИП Мишкевич В.И., ИП Каранкевич О.О., ИП Царев А.Н., ИП Костюченко Д.П., ИП Гордо С.В., ИП Дынишкин Н.Н., ИП Кабзолов А.Д., ИП Креер В.Н., ИП Шендорович И.О., ИП Лазуркин Н.М., ИП Зайцев В.В., ИП Дубровенко В.А., ИП Лещинский П.В., ИП Варенников Д.В., ИП Подольский С.П., ИП Мазуревич Н.А., ИП Ларченко С.А., ИП Марасанов П.О., ИП Демиденко Н.А., ИП Бритун О.А., ИП Ищенко А.А., ИП Булай Е.А., ИП Романенко С.В. и общество с дополнительной ответственностью «АвтоЛев 2008») направили в адрес оператора уведомления о необходимости приведения договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров в соответствие с требованиями законодательства (от 13.06.2019 б/н).

Оператор, сославшись на то, что условия договора не противоречат нормам Закона № 278-З, а постановление № 150 регулирует исключительно правоотношения между заказчиком и оператором, посчитал предложения предпринимателей несостоятельными, необоснованными и не подлежащими удовлетворению (ответы от 14.06.2019 №№ 04/551, 04/541, 04/525, 04/553).

Таким образом, документально **подтвержден** указанный Заявителем **факт наличия существенных отличий в договорах об организации автомобильных перевозок пассажиров, заключенных ОАО «АТЭК-Могилев» с ОАО «Могилевоблавтотранс» и перевозчиками частной формы собственности, вынужденными подписывать их в редакции оператора.**

В частности, договор, заключенный с первым, является **безвозмездным**, а оплате подлежат лишь услуги, сопутствующие автомобильной перевозке пассажиров, в то время как услуги по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении иным перевозчикам оказываются оператором **на возмездной основе** (предусмотрена **ежемесячная оплата** за обеспечение деятельности единицы подвижного состава, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении).

Договор об организации автомобильных перевозок пассажиров с ОАО «Могилевоблавтотранс» оператор изначально предлагал заключить **сроком на пять лет**, в то время как сроки действия договоров, заключенных с иными перевозчиками, составляют **от трех месяцев до пяти лет** (в большинстве случаев договор заключался сроком на один год).

Также установлены **существенные отличия** условий договоров, предусматривающих **ответственность перевозчика**. Из договора

об организации автомобильных перевозок пассажиров, заключенного оператором с ОАО «Могилевоблавтотранс», до 1 января 2021 г. была исключена часть штрафных санкций, предусмотренных за нарушение условий договора, размер иных значительно уменьшен.

Указанные действия оператора свидетельствуют о неравном подходе к перевозчикам частной формы собственности по сравнению с ОАО «Могилевоблавтотранс» и приводят к созданию дискриминационных условий, причиняющих вред их правам, свободам и законным интересам.

Справочно:

Дискриминационные условия - условия доступа на товарный рынок, а также условия изготовления (производства), обмена, потребления, приобретения, продажи, иной передачи товара, при которых хозяйствующий субъект или несколько хозяйствующих субъектов поставлены в неравное положение по сравнению с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами с учетом условий, ограничений и особенностей, установленных международными договорами Республики Беларусь (абзац пятый статьи 1 Закона 94-3).

При этом доводы, приведенные оператором в обоснование существенных отличий условий договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров, заключенных с ОАО «Могилевоблавтотранс» и перевозчиками частной формы собственности, не являются экономически, технологически и иным образом обоснованными.

В ходе рассмотрения заявления также установлено, что продление срока действия договоров об организации перевозок пассажиров и карточек маршрутов осуществлялось оператором на основании решения комиссии по организации и регулированию перевозок пассажиров и безопасности дорожного движения (далее – комиссия), созданной оператором для организации и регулирования перевозок пассажиров и безопасности дорожного движения приказом от 03.09.2018 № 81-В. При этом данная **комиссия полномочиями на рассмотрение заявлений перевозчиков о продлении срока действия договоров и карточек маршрута не наделена.**

Справочно:

В соответствии с Регламентом по организации и регулированию перевозок пассажиров в регулярном сообщении и безопасности дорожного движения, утвержденным директором ОАО «АТЭК-Могилев» Рудько Н.Н. 03.09.2018, в функции комиссии входят:

рассмотрение вопросов организации и контроля автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении на территории области;

рассмотрение предложений об изменении действующих схем, расписаний движения;

принятие решений об организации новых маршрутов движения;

рассмотрение заявлений перевозчиков о замене ТС;

запрос у перевозчиков информации, необходимой для принятия решения;

проведение осмотра ТС старше 10 лет, а также ТС марки Семап, Газ, Интергласс на предмет надлежащего санитарно-эстетического состояния внешнего вида и салонов;

принятие решений о заключении договора об организации автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении с реорганизованным юридическим лицом;

рассмотрение обращений граждан и юридических лиц по вопросам автомобильных перевозок;

привлечение перевозчиков к ответственности в соответствии с договором об организации автомобильных перевозок пассажиров;

принятие решений о направлении информации о нарушении перевозчиком законодательства о лицензировании в области транспорта в Минтранс;

приостановление или аннулирование карточки маршрута за систематические нарушения перевозчиками транспортного законодательства либо договора об организации автомобильной перевозки пассажиров в регулярном сообщении.

По информации оператора, решение о продлении (отказе в продлении) договора и карточки маршрута принималось комиссией на основании заявления перевозчика после визуального осмотра ТС, результаты которого фиксировались в акте проверки автотранспорта перевозчика (далее – акт проверки), который подписывался всеми членами комиссии и перевозчиком. Данный порядок установлен в протоколе заседания комиссии от 18.07.2019 № 30К (далее – протокол № 30К).

Справочно:

Согласно представленному акту проверки, оценка транспортного средства проводилась по следующим критериям:

1. Права собственности (за наличие у перевозчика собственного или оформленного на правах финансовой аренды средства - 10 баллов).

2. Срок эксплуатации ТС, год выпуска (максимально возможное количество баллов – 50 (до года), 0 баллов (9 лет), минус 30 баллов (15 лет)).

3. Качественные характеристики ТС (наличие автоматических дверей – 5 баллов; высота пассажирского салона от 170 см и выше – 15 баллов, ниже 170 см – минус 15; наличие мест для пассажиров от 18 и более – 5 баллов; внешний вид – от 0 до 15 баллов; внутренний вид – от 0 до 15 баллов; комфортность - от 0 до 15 баллов).

При этом ни регламентом, ни протоколом № 30К, ни иным локальным документом оператора до 17 марта 2020 г. не регламентировано, каким образом производится начисление баллов и каким образом результаты оценки ТС влияют на принимаемое комиссией решение о продлении (отказе в продлении) срока действия договора и карточки маршрута.

При принятии решения о продлении срока действия договора об организации перевозок пассажиров и карточки маршрута комиссия определяла срок, на который они продлеваются. При этом отдельным перевозчикам срок действия договора продлевался от трех до пяти месяцев, некоторым на год, кому-то в продлении договора было отказано.

К примеру, оператором с ИП Ларченко С.А. 12 ноября 2018 г. был заключен договор № 343 (далее – договор № 343) на срок с 12 ноября 2018 г. по 11 февраля 2019 г. На основании решений комиссии дополнительными соглашениями к договору от 08.02.2019 № 1, от 11.05.2019 № 2 и от 31.10.2019 № 3 срок его действия продлевался по 11 июня 2019 г., по 31 октября 2019 г. и по 30 ноября 2019 г. соответственно.

При этом при рассмотрении комиссией 17 октября 2019 г. заявления данного предпринимателя о продлении срока действия договора № 343 и карточки маршрута принято решение (протокол заседания комиссии № 43): **в продлении отказать**, предложить перевозчику произвести замену ТС на основании протокола заседания комиссии от 05.10.2018 № 3 (далее – протокол № 3) до окончания срока действия договора, в связи с тем, что **срок его эксплуатации превышает 15 лет** (автобус Фольксваген, госномер 6ТАХ 0028, 2002 года выпуска).

Справочно:

Согласно протоколу № 3 на заседании комиссии, состоявшемся 5 октября 2018 г., было принято следующее решение:

«1. ОАО «АТЭК-Могилев» при выдаче перевозчикам карточки маршрута учитывать год выпуска автобуса, в том числе выдавать карточки маршрута на следующие сроки:

до 3 (трех) месяцев в случае года выпуска автобуса свыше 15 (пятнадцати) лет;

до 1 (одного) года (не превышая пятнадцатилетний срок выпуска) в случае года выпуска автобуса с 10 до 15 лет (включительно);

до 5 (пяти) лет (не превышая десятилетнего срока выпуска) в случае года выпуска автобуса до 10 лет (включительно).

*2. ОАО «АТЭК-Могилев» **рекомендовать** перевозчикам, которые осуществляют перевозки пассажиров автобусами с годом выпуска 15 лет и выше, производить замену автобуса на автобус лучших характеристик, включая его год выпуска.»*

На следующем заседании, состоявшемся 24 октября 2019 г., комиссией было рассмотрено заявление ИП Ларченко С.А. о предоставлении месячного срока для замены ТС и принято решение продлить срок действия договора № 343 на 1 месяц (с 1 по 30 ноября 2019 г.). При этом дополнительным соглашением от 31.10.2019 № 3 пункт 2.1 договора № 343 дополнен подпунктом 2.1.30 следующего содержания (цитата): **«использовать на маршрутах в регулярном сообщении транспортные средства, срок эксплуатации которых с даты выпуска составляет не более 15 (пятнадцати) лет.»**

ИП Ларченко С.А. в своем пояснении от 13.11.2019 отметил, что ТС **допущено к участию в движении** после очередного техосмотра **до февраля 2020 г.** Кроме того, при проведении осмотра комиссией замечания по поводу состояния ТС не высказывались, что подтверждается актом проверки от 14.10.2019.

После того, как 28 ноября 2019 г. ИП Ларченко С.А. представил комиссии для осмотра автомобиль Мерседес Бенц (6ТАХ 6248) 2009 года выпуска, срок действия договора № 343 и карточки маршрута был продлен сроком на 1 год.

Большинство из опрошенных перевозчиков отметили, что о требовании оператора по замене ТС, срок эксплуатации которых превышает 15 лет, им стало известно в конце 2018 года.

Так, ООО «Автопассаж» указало, что оператор совместно с представителями заказчика, транспортной инспекции и ГАИ проводил собрание для перевозчиков, где было озвучено, что ТС старше 15 лет подлежат замене в течение года. Информация также была размещена на сайте оператора.

В дальнейшем при продлении сроков действия договоров об организации перевозок пассажиров оператор предлагал перевозчикам подписать дополнительное соглашение к договору, содержащее условие об использовании на маршрутах в регулярном сообщении ТС, срок эксплуатации которых составляет не более 15 (пятнадцати) лет с даты их выпуска. Информация о перевозчиках, которым предлагалось заключить дополнительное соглашение к договору, содержащее указанное условие, приведена в таблице 1.

Таблица 1

Информация о перевозчиках, которым предлагалось заключить дополнительное соглашение к договору, содержащее условие об ограничении срока эксплуатации транспортного средства

№ п/п	Наименование перевозчика	Дата и номер договора	Срок действия договора	Год выпуска	Дата и номер допсоглашения	Срок продления договора	Условия продления (отказа)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	ИП Ступаков Г.П.	25.09.2018 № 185	с 25.09.2018 по 24.09.2019	2000	20.09.2019 № 1 31.10.2019 № 2	24.12.2019 24.09.2020	замена ТС на 2011 г.в.
2	ИП Ларченко С.А.	18.11.2018 № 343	с 12.11.2018 по 11.02.2019	2002	08.02.2019 № 1 11.05.2019 № 2 31.10.2019 № 3 29.11.2019 № 4	11.06.2019 31.10.2019 30.11.2019 30.11.2020	замена ТС на 2009 г.в.
3	ИП Мартинков Г.Ф.	20.11.2018 № 390	с 20.11.2018 по 19.02.2019	2000	18.02.2019 № 1 17.02.2020 № 2	19.02.2020 19.02.2021	замена ТС на 2009 г.в.
4	ИП Зайцев В.В	18.10.2018 № 214	с 18.10.2018 по 17.10.2019	2004	17.10.2019 № 1 04.01.2020 № 2	04.01.2020 04.01.2021	замена ТС на 2008 г.в.
5	ИП Демидов Н.А.	13.11.2018 № 352	с 13.11.2018 по 12.11.2019	2004	12.11.2019 № 1 04.01.2020 № 2 31.01.2020 № 3	04.01.2020 04.02.2020 31.01.2021	1 мес. для замены замена ТС на 2008 г.в.
6	ИП Самолазов В.Н.	08.11.2018 № 320	с 08.11.2018 по 07.11.2019	2004	06.11.2019 № 1 27.12.2019 № 2 20.01.2020 № 3	04.01.2020 04.02.2020 23.01.2021	1 мес. для замены замена ТС на 2009 г.в.
7	ИП Галиновский А.С.	13.11.2018 № 354	с 13.11.2018 по 12.11.2019	2004	12.11.2019 № 1	12.11.2020	замена ТС на 2011 г.в.

1	2	3	4	5	6	7	8
8	ИП Креер В.Н.	19.10.2018 № 224	с 19.10.2018 по 18.10.2019	2003	18.10.2019 № 1	04.01.2020	1 мес. для замены замена ТС на 2009 г.в.
					04.01.2020 № 2	04.02.2020	
					22.01.2020 № 3	23.01.2021	
9	ИП Бихман М.П.	12.11.2018 № 334	с 12.11.2018 по 11.02.2019	1995	08.02.2019 № 1	11.06.2019	Договор прекращен
10	ИП Баранов Д.Н.	13.11.2018 № 353	с 13.11.2018 по 12.11.2019	2002	20.05.2019 № 2	31.10.2019	
11	ИП Чечуев В.В.	08.11.2018 № 307	с 08.11.2018 по 07.11.2019	2002	29.10.2019 № 1	07.11.2020	замена ТС на 2012 г.в.
12	ИП Каранкевич О.О.	09.11.2018 № 322	с 09.11.2018 по 08.11.2019	2004	06.11.2019 № 1	08.12.2019	замена ТС на 2009 г.в.
					14.11.2019 № 2	14.11.2020	замена ТС на 2015 г.в.
13	ИП Савич А.А.	15.11.2018 № 373	с 15.11.2018 по 14.11.2019	2004	14.11.2019 № 1	04.01.2020	замена ТС на 2013 г.в.
					17.12.2019 № 2	03.01.2022	
14	ИП Маненок С.И.	12.11.2018 № 335	с 12.11.2018 по 11.11.2019	2004	11.11.2019 № 1	04.01.2020	
					04.01.2020 № 2	04.04.2020	
					26.03.2020 № 3	04.07.2020	
					02.07.2020 № 4	04.10.2020	
15	ИП Судакова Ю.А.	14.11.2018 № 359	с 14.11.2018 по 13.11.2019	2003	14.11.2019 № 1	04.01.2020	замена ТС на 2006 г.в.
					30.12.2019 № 2	14.01.2021	
16	ИП Ивашков В.В.	14.11.2018 № 363	с 14.11.2018 по 13.11.2019	2003	30.09.2019 № 1	29.09.2020	замена ТС на 2013 г.в.
17	ИП Пытков Н.А.	11.10.2018 № 194	с 11.10.2018 по 10.10.2019	2003	10.10.2019 № 1	10.11.2019	замена ТС на 2009 г.в.
					04.11.2019 № 2	10.10.2020	
18	ИП Мазуревич Н.А.	18.09.2018 № 90	с 18.09.2018 по 29.06.2021	1997	16.11.2019 № 1	16.11.2021	замена ТС на 2017 г.в.
19	ИП Бритун О.А.	06.11.2018 № 304	с 06.11.2018 по 05.11.2019	2004	05.11.2019 № 1	04.01.2020	замена ТС на 2015 г.в.
					04.01.2020 № 2	14.01.2022	
20	ИП Бобрович А.Г.	18.09.2018 № 88	с 18.09.2018 по 17.10.2019	2002			отказано в продлении
21	ИП Римашевский А.В.	18.10.2018 № 217	с 18.10.2018 по 17.10.2019	2004	17.10.2019 № 1	31.12.2019	замена ТС на 2015 г.в.
					20.12.2019 № 2	04.01.2022	
22	ИП Салтанов А.И.	21.11.2018 № 393	с 21.11.2018 по 20.11.2019	2003	21.11.2019 № 1	31.03.2020	замена ТС на 2020 г.в.
					05.02.2020 № 2	06.02.2023	
23	ЧТУП «Л- транс»	25.09.2018 № 140	с 25.09.2018 по 24.09.2023	1999			замена ТС на 2009 г.в.
				2003			замена ТС на 2008 г.в.
24	ИП Манкевич В.И.	02.10.2018 № 166	с 02.10.2018 по 01.10.2019	2004	12.09.2019 № 1	01.01.2020	замена ТС на 2011 г.в.
					05.12.2019 № 2	05.12.2022	
25	ИП Барбаренко С.И.	16.11.2018 № 384	с 16.11.2018 по 15.11.2019	2003	15.11.2019 № 1	15.11.2020	расторгнут по соглашению сторон с 19.06.2020
					01.06.2020 № 2		
26	ЧТУП «Родня»	18.10.2018 № 220	с 18.10.2018 по 17.10.2019	2001	17.10.2019 № 1	17.11.2019	замена ТС на 2009 г.в.
					25.10.2019 № 2	24.10.2020	
27	ИП Леньков Ю.Г.	08.11.2018 № 318	с 08.11.2018 по 07.11.2019	2004	06.11.2019 № 1	04.01.2020	1 мес. для замены замена ТС на 2006 г.в.
					04.01.2020 № 2	04.02.2020	
					09.01.2020 № 3	09.01.2021	

Опрошенные перевозчики отметили, что вынуждены были подписать данное дополнительное соглашение, в противном случае сроки действия договора и карточки маршрута не продлевались.

Так, ИП Савич А.А. указал на то, что по окончании срока действия договора об организации перевозок пассажиров ему предложили

подписать дополнительное соглашение, ограничивающее срок эксплуатации ТС 15 годами, после чего договор был продлен.

ИП Маненок С.И. отметил, что вынужден был подписать дополнительное соглашение, содержащее указанное условие, в противном случае ему бы не выдали карточку маршрута.

ИП Демидов Н.А., ИП Самолазов В.Н., ИП Зайцев В.В., ИП Креер В.Н., ИП Маненок С.И., ИП Бихман М.П., ИП Бритун О.А., ИП Желобкевич Л.Г. также указали на то, что устно были предупреждены оператором, что в случае неосуществления ими замены ТС на более новое срок действия договора об организации автомобильных перевозок пассажиров с ними больше продлеваться не будет.

Кроме того, ИП Креер В.Н. и ИП Савич А.А. в своих объяснениях от 13.11.2019 и 21.11.2019 указали на то, что по истечении срока, установленного оператором для замены автомобиля (04.01.2020), они могут остаться без работы и средств к существованию в связи с отсутствием возможности приобретения нового автомобиля.

ИП Бритун О.А. в ответе от 29.11.2019 пояснила, что после наступления установленной оператором даты для замены ТС в связи с отсутствием возможности покупки нового автомобиля и предупреждением оператора о том, что в случае не замены ТС срок действия договора больше продлеваться не будет, она потеряет маршрут.

Также при рассмотрении заявления установлено, что в адрес перевозчиков, эксплуатирующих ТС старше 15 лет (2004-2005 года выпуска), с которыми изначально договоры об организации перевозок пассажиров были заключены на срок более года (до октября 2021 г. – сентября 2023 г.), оператором были направлены уведомления от 19.03.2020 № 04/275 и 04/276 следующего содержания:

*«ОАО «АТЭК-Могилев» уведомляет Вас, что на основании протокола заседания комиссии по организации и регулированию перевозок пассажиров в регулярном сообщении и безопасности дорожного движения от 05.10.2018 № 3, перевозчики, осуществляющие перевозки пассажиров автобусами с годом выпуска 15 лет и выше, **обязаны** производить замену автобуса на автобус лучших характеристик, включая его год выпуска.*

*В этой связи Вам необходимо **произвести замену транспортного средства (наименование, регистрационный знак, год выпуска, количество посадочных мест), не позднее 19.06.2020 (31.12.2020).***

*Предупреждаем, что после указанной даты срок для замены имеющегося автобуса не будет предоставляться, а карточка маршрута **будет признана недействительной.**».*

Как видно из текста данных уведомлений, ссылаясь на протокол № 3, оператор указывает на **обязанность перевозчика** произвести замену ТС,

в то время как согласно пункту 2 указанного протокола оператору предложено **рекомендовать** производить замену автобуса.

Перечень перевозчиков, в адрес которых были направлены данные уведомления, приведен в таблице 2.

Таблица 2

Перечень перевозчиков, получивших от оператора уведомление о необходимости замены ТС

№ п/п	Наименование организации/ФИО предпринимателя	Срок окончания карточки маршрута	Регистрационный знак ТС	Год выпуска ТС	Примечание
Произвести замену ТС не позднее 19.06.2020					
1	ООО «Ладеев»	23.09.2023	6ТАХ5318	2004	срок действия карточки маршрута изменен по 31.12.2020, произвести замену ТС до 31.12.2020
2	ИП Берчиков А.В.	15.11.2022	6ТАХ5795	2004	
3	ИП Комиссаров С.Н.	24.04.2023	6ТАХ2855	2004	
4	ИП Аношко А.О.	11.06.2022	6ТАХ2515	2004	
5	ИП Шелудько Ю.А.	04.04.2023	6ТАХ2516	2004	замена ТС на 2008 г.в. произведена 28.05.2020
6	ИП Макацария Д.О.	20.09.2023	6ТАХ4763	2004	договор расторгнут
Произвести замену ТС не позднее 31.12.2020					
7	ИП Осипенко А.В.	08.02.2023	6ТАХ4499	2005	замена ТС на 2010 г.в. произведена 14.05.2020
8	ЧУП «РаШал гарант»	07.10.2021	6ТАХ5728	2005	
		07.10.2021	6ТАХ5974	2005	
9	ИП Новиков В.С.	20.09.2022	6ТАХ5268	2005	
10	ЧТУП «Л-транс»	24.09.2023	6ТАХ5744	2005	
		24.09.2023	6ТАХ5970	2005	
11	ИП Кузьменков С.В.	03.01.2021	6ТАХ5799	2005	
12	ИП Гирко А.М.	16.09.2022	6ТАХ5695	2005	
13	ИП Толкачев М.М.	17.09.2023	6ТАХ5730	2005	
14	ИП Черкасов Н.Н.	18.09.2023	6ТАХ4109	2005	

Оператор свои требования объяснил тем, что (цитата): *«...перевозчик, который эксплуатирует транспортное средство с превышением его максимального срока полезного использования, не может обеспечить безопасную и качественную перевозку пассажиров в регулярном сообщении. Таким перевозчиком не будет выполняться регулярность движения из-за частых простоев по причине технической неисправности. Поэтому продление договоров с перевозчиками в этих случаях нецелесообразно.»*

Также оператор пояснил, что комиссия, принимая решение по ограничению срока эксплуатации именно 15 годами (протокол № 3), руководствовалась нормами постановления Министерства экономики Республики Беларусь от 30 сентября 2011 г. № 161 «Об установлении нормативных сроков службы основных средств и признании утративших силу некоторых постановлений Министерства экономики Республики Беларусь», согласно которому нормативный срок службы автобуса малого класса (длиной до 8 м) составляет 9 лет, максимально комиссионно установленный срок полезного использования – 13,5 лет.

При этом по информации оператора, представленной письмом от 21.07.2020 № 04/677, действие протокола № 3 **распространялось только на перевозчиков, обслуживающих маршруты в г. Могилеве.** Данный протокол не действует на территории районов, а также в междугородном и межобластном сообщении.

По информации ОАО «Могилевоблавтотранс» от 24.10.2019 № 03-08/2284, на балансе которого находится 7 автобусов со сроком эксплуатации старше 15 лет, осуществляющих перевозку пассажиров в регулярном сообщении, в том числе в г. Могилеве (МАЗ-105), оператор не предлагал подписать дополнительное соглашение к договору об организации автомобильных перевозок пассажиров, ограничивающее срок их эксплуатации, и не предъявлял требование о замене данных ТС.

Вместе с тем практически все опрошенные в ходе рассмотрения заявления перевозчики считают, что требования оператора о замене ТС старше 15 лет, прошедших технический осмотр и допущенных к участию в движении, не основаны на требованиях законодательства, нарушают права перевозчиков, приводят к потере маршрутов и уходу с рынка отдельных перевозчиков.

К примеру, ИП Бихман М.Л. в своем ответе от 13.11.2019 указал на то, что изначально договор об организации перевозок пассажиров был заключен на срок с 12 ноября 2018 г. по 11 февраля 2019 г., после чего он дважды продлевался по 11 июня 2019 г., по 31 октября 2019 г. При последнем продлении срока действия договора предприниматель был предупрежден, что в случае не замены ТС на более новое (до 15 лет), **срок действия договора больше продлеваться не будет.**

Также по результатам рассмотрения 5 сентября 2019 г. заявления ИП Бобровича А.Г. о продлении срока действия договора об организации автомобильных перевозок пассажиров и карточки маршрута № 9г на автомобиль Фиат Дукато (6ТАХ 0237) 2002 года выпуска комиссией со ссылкой на протокол № 3 принято решение (протокол заседания комиссии № 37К): **в продлении отказать.**

Из пояснений оператора от 16.10.2020 № 04/1063 следует, что в продлении договора и карточки маршрута ИП Бобровичу А.Г. было **отказано, так как год выпуска его ТС превысил 15 лет.** Комиссией было предложено написать заявление о предоставлении срока для замены ТС, от чего перевозчик отказался, ТС на замену не представил.

В своем объяснении от 30.12.2020 Бобрович А.Г. подтвердил, что ему было указано на год выпуска его автобуса, отметив при этом, что **автобус прошел техосмотр и допущен к участию в движении.** Также он обратил внимание на то, что иным перевозчикам, заявления которых рассматривались в этот же день, предоставлялся месячный срок для замены ТС, ему же такую возможность не предоставили. В связи с чем он считает, что отказ в продлении договора

об организации автомобильных перевозок пассажиров связан с его иском заявлением в экономический суд Могилевской области о понуждении к внесению изменений в заключенный с оператором договор № 88 от 18.09.2018.

Справочно:

В июле 2019 г. ИП Бобрович А.Г. обратился в экономический суд Могилевской области (далее – суд) с иском о понуждении к внесению изменений в договор от 18.09.2018 № 88. Определением суда от 15.07.2019 иском заявление оставлено без движения, а истцу предложено устранить причины, послужившие основанием оставления иска без движения.

В связи с тем, что на момент рассмотрения данного иска в суде срок действия договора истек, ИП Бобрович А.Г. ходатайствовал об отказе от своих исковых требований (определение суда о прекращении производства по делу вынесено 19.09.2020).

Могилевский горисполком, являющийся заказчиком автомобильных перевозок пассажиров на территории г. Могилева, в своем ответе от 13.12.2019 № 12094/1.1-22 указал, что требование об ограничении срока эксплуатации автобусов категории М2 не старше 15 лет не выдвигал.

В ответе Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее – Минтранс) от 10.01.2020 № 03-01-09/209 на вопрос МАРТ о том, установлены ли на законодательном уровне в Республике Беларусь предельные сроки эксплуатации транспортных средств, используемых для осуществления перевозок пассажиров, указано, что законодательством об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках **не установлены предельные сроки эксплуатации транспортных средств, используемых для осуществления внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.** Вместе с тем к таким перевозкам в соответствии с пунктом 4 Правил автомобильных перевозок пассажиров допускаются **технически исправные транспортные средства, имеющие отметку в документе (сертификате) государственного технического осмотра и разрешение на допуск к участию в дорожном движении.**

Таким образом, требование оператора к перевозчикам частной формы собственности, осуществляющим перевозки пассажиров в г. Могилеве, об обязательной замене автобусов старше 15 лет, при этом имеющих отметку в документе (сертификате) государственного технического осмотра и разрешение на допуск к участию в дорожном движении, **не основано на требованиях законодательства.**

Указанные действия оператора создают дискриминационные условия, причиняющие вред правам, свободам и законным интересам:

перевозчиков частной формы собственности, осуществляющих перевозки пассажиров в г. Могилеве на ТС старше 15 лет, по сравнению с иными перевозчиками, при установлении требования об обязательной замене их автобусов на автобусы лучших характеристик, включая год выпуска;

ИП Бобровича А.Г. по сравнению с иными перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров в г. Могилеве на транспортных

средствах старше 15 лет, в части отказа оператора в продлении с ним договора на основании протокола № 3.

Также при рассмотрении заявления установлено, что оператор применял неравный подход к перевозчикам частной формы собственности и ОАО «Могилевоблавтоотранс» при выдаче и продлении карточек маршрутов.

Так, в рамках заключенного договора ОАО «АТЭК-Могилев» выдало ОАО «Могилевоблавтоотранс» карточки маршрута **на каждый маршрут, а не на каждый автобус**, используемый при выполнении таких перевозок, как это предусмотрено частью второй пункта 35 Правил автомобильных перевозок пассажиров, указав при этом категорию автобусов и количество единиц ТС в смену для будних и выходных дней. Срок действия карточек маршрутов, выданных ОАО «Могилевоблавтоотранс» 5 марта 2019 г., установлен с 5 марта 2019 г. **по 14 октября 2023 г.** Вместе с тем до заключения 13 марта 2019 г. допсоглашения № 1, договор № 124 действовал **по 14 октября 2019 г.**

Справочно:

*Заказчик автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении или оператор автомобильных перевозок пассажиров на каждый автобус, используемый при выполнении таких перевозок, **выдает карточку маршрута.** (часть вторая пункта 35 Правил автомобильных перевозок пассажиров).*

Согласно приложению 2 к постановлению Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 18 января 2019 г. № 2 «Об установлении форм документов» (далее – постановление № 2) карточка маршрута должна содержать следующие данные:

*перевозчик (наименование, адрес, контактные телефоны, УНП);
маршрут (номер, начальный и конечный остановочные пункты);
вид маршрута (городской, пригородный, междугородный);
вид сообщения (обычное, скоростное, экспрессное);
периодичность обслуживания (дни недели);
категория автобусов (М2, М3);
особые отметки;
срок действия карточки маршрута;
дата выдачи и ее регистрационный номер.*

Из пояснений оператора следует, что карточки маршрутов для ОАО «Могилевоблавтоотранс» оформлялись на количество единиц подвижного состава, обслуживающих конкретный маршрут, без указания регистрационных знаков автобусов, поскольку они планируются данным перевозчиком на разные маршруты.

Вместе с тем перевозчикам частной формы собственности оператор выдавал карточки маршрута **на каждое ТС с указанием его марки и регистрационного номера**, что не позволяло перевозчикам, имеющим несколько ТС на разных маршрутах, производить их замену в случае необходимости.

Более того, в некоторых случаях сроки действия выданных карточек маршрута существенно отличались от срока действия договора.

К примеру, заключив договор от 12.09.2018 № 56 с частным унитарным предприятием по оказанию услуг «Эко-Люкс авто» на срок с 12 сентября 2018 г. **по 11 сентября 2023 г.**, оператор выдал карточки маршрута на такой же срок на следующие ТС: Мерседес Бенц АЕ8379-6/6ТАХ4971 2008 г.в., IVEKO АВ2803-6/6ТАХ3418 **2002 года выпуска**, Форд Транзит АЕ3075-6/ 6ТАХ4179 **2003 года выпуска**, INTERGLANS АВ6300-6/6ТАХ2888 **2004 года выпуска**.

ООО «Ладеев» в рамках договорных отношений с оператором (договор от 24 сентября 2018 г. № 133 со сроком действия по 23 декабря 2023 г.) получило карточки маршрутов на ТС 2004 и 2007 годов выпуска сроком на 5 лет, на автомобили «Газель» независимо от года их выпуска – на 1 год, на ТС 1993 и 1996 годов выпуска – на 3 месяца. При этом предыдущим оператором карточки маршрута на последние из указанных ТС были выданы со сроком действия до 27 марта 2021 г.

В рамках договора от 31.10.2018 № 292, заключенного с обществом с ограниченной ответственностью «Вега-Ол-2011» (далее – ООО «Вега-Ол-2011») на срок по 30 октября 2023 г., оператор выдал карточки маршрута сроком на пять лет на 5 ТС, один год – на 10 ТС, три месяца – на 2 ТС.

Разный срок действия карточек маршрута оператор также объяснил протоколом № 3.

Вместе с тем Минтранс в своем ответе от 10.01.2020 № 03-01-09/209 на вопрос МАРТ о том, может ли при заключении договора сроком на пять лет выдаваться карточка маршрута на более короткий срок (3 месяца, 1 год), сославшись на части первую и вторую пункта 35 Правил автомобильных перевозок пассажиров, ответил, что заказчик (оператор) автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении **обязан выдавать** автомобильному перевозчику **необходимое количество карточек маршрута в рамках исполнения обязательств, предусмотренных договором** об организации автомобильных перевозок пассажиров.

Выдача перевозчику необходимого количества карточек маршрута также предусмотрена заключенными с перевозчиками договорами об организации автомобильных перевозок пассажиров.

По информации оператора, решения о продлении карточек маршрутов также, как и сроков действия договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров, принимались комиссией оператора. При этом сроки, на которые продлевалось действие карточек маршрутов, составляли от месяца до года, в редких случаях более года.

К примеру, согласно протоколу заседания комиссии от 17 октября 2019 г. № 43К при рассмотрении заявлений ООО «Вега-Ол-2011» и общества с ограниченной ответственностью «Голденбус» (далее –

ООО «Голденбус») о продлении карточек маршрутов №№ 8т, 10т, 7Кт, 13т, 37т (автобусы 2005-2007 годов выпуска) на срок действия договоров об организации автомобильных перевозок (по 30 и 23 октября 2023 г. соответственно) комиссия приняла решение продлить карточки указанных маршрутов сроком на 1 год.

Также установлено, что, зная требования оператора о необходимости замены ТС старше 15 лет, перевозчики вынуждены были обращаться к нему с заявлениями о предоставлении срока для замены ТС. Согласно решениям комиссии срок, предоставленный для замены автобуса, составлял 1 месяц.

При этом, как отметили все опрошенные перевозчики частной формы собственности, каждый раз **при продлении карточки маршрута** на основании акта выполненных работ (услуг) им **приходилось оплачивать** оператору соответствующую услугу. Как указало ООО «Вега-Ол-2011» (цитата): *«не подписание данного акта влечет не выдачу карточки маршрута...»*.

Вместе с тем, как отмечено выше, выдача перевозчику определенного оператором количества карточек маршрута **является обязанностью оператора в рамках делегированных заказчиками автомобильных перевозок пассажиров функций по организации автомобильных перевозок**. Кроме того, выдача карточек маршрутов **входит в услугу по обеспечению деятельности единицы подвижного состава**, участвующего в автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении, за которую оператором **ежемесячно взимается плата с перевозчиков частной формы собственности**.

Справочно:

Выручка оператора от оформления (переоформления) карточек маршрута составила: за 2019 год – 9,7 тыс.руб., за 2020 год – 6,7 тыс.руб., 1-й кв. 2021 г. – 1,6 тыс.руб.

Также установлены случаи отказа со стороны оператора в продлении карточек маршрутов отдельным перевозчикам на основании протокола № 3.

К примеру, согласно протоколу заседания комиссии от 25 апреля 2019 г. № 17К при рассмотрении заявления ООО «Голденбус» о продлении срока действия карточек маршрутов комиссией принято решение: на основании протокола от 05.10.2018 № 3 **не продлевать сроки действия карточек маршрутов №№ 6т и 11т на автобусы Семар и ГАЗ 322133 2007 года выпуска соответственно**.

Кроме того, ООО «Голденбус» представлены копии писем оператора от 10.01.2019 № 04/13 и от 15.01.2019 № 04/24, которыми перевозчик уведомлялся о принятых комиссией решениях: на основании протокола от 05.10.2018 № 3 **не продлевать срок действия карточек маршрутов № 6т на автобус Фиат Дукато 2002 года выпуска (протокол заседания**

комиссии от 04.01.2019 № 1К) и № 1Т на автобус Форд Транзит 1995 года выпуска (протокол заседания комиссии от 11.01.2019 № 2К), действительных по 23 января 2019 г.

Общество с дополнительной ответственностью «Лотос ок» указало, что из-за отказа в продлении карточки маршрута на ТС 2000 года выпуска под предлогом того, что автомобиль старше 15 лет, перевозчик потерял маршрут № 16.

Таким образом, оператор, выдавая перевозчикам частной формы собственности карточки маршрута **с указанием марки и регистрационного номера ТС**, а также **устанавливая различные сроки их действия** (от 3 месяцев до 5 лет), создало для них дискриминационные условия по сравнению с ОАО «Могилевоблавтотранс».

Оценив в совокупности установленные обстоятельства и собранные доказательства, МАРТ установило, что в действиях ОАО «АТЭК-Могилев» усматриваются признаки нарушения подпункта 2.9 пункта 2 статьи 23 Закона № 94-З в части создания дискриминационных условий:

для автомобильных перевозчиков частной формы собственности по сравнению с ОАО «Могилевоблавтотранс» при заключении и продлении договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров и совершении действий по их исполнению, в том числе выдаче и продлении карточек маршрутов, взимании платы за оказанные оператором услуги;

для автомобильных перевозчиков частной формы собственности, осуществляющих перевозки пассажиров в г. Могилеве на ТС старше 15 лет, по сравнению с иными автомобильными перевозчиками при установлении требования об обязательной их замене на автобусы лучших характеристик, включая год выпуска;

для ИП Бобровича А.Г. по сравнению с иными перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров в г. Могилеве на ТС старше 15 лет, в части отказа оператора в продлении с ним договора на основании протокола № 3.

Данные действия оператора привели к ограничению конкуренции и причинению вреда правам, свободам и законным интересам указанных перевозчиков.

Справочно:

Согласно подпункту 2.9 пункта 2 статьи 23 Закона № 94-З государственным органам запрещается, если иное не установлено актами Президента Республики Беларусь, принимать (издавать) акты законодательства, иные правовые акты, совершать действия (бездействие), согласованные действия, заключать соглашения, если такие акты законодательства, иные правовые акты, действия (бездействие), согласованные действия, соглашения приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции и (или) причинению вреда правам, свободам и законным интересам

юридических или физических лиц, в том числе создавать дискриминационные условия.

При наделении хозяйствующего субъекта функциями и (или) правами государственных органов на него распространяются запреты, установленные статьей 23 (пункт 4 статьи 23 Закона № 94-З).

Несмотря на то, что ОАО «АТЭК-Могилев» является единственным оператором автомобильных перевозок пассажиров на территории Могилевской области, указанные выше действия совершались им в пределах **функций государственных органов по организации городских, пригородных, междугородных внутриобластных, междугородных межобластных автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, делегированных ему заказчиками**, а не в связи с его доминирующим положением на рынке.

В силу указанных обстоятельств действия оператора не могут квалифицироваться как действия хозяйствующего субъекта, занимающего доминирующее положение, в связи с чем на него не распространяются запреты, установленные статьей 18 Закона № 94-З.

Справочно:

В соответствии со статьей 18 Закона № 94-З запрещаются действия (бездействие) хозяйствующего субъекта, занимающего доминирующее положение, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции, причинению вреда правам, свободам и законным интересам юридических или физических лиц.

При рассмотрении заявления установлено, что одной из причин совершения оператором действий, создающих дискриминационные условия для перевозчиков частной формы собственности по сравнению с ОАО «Могилевоблавтотранс» при заключении и исполнении договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров в части оплаты услуг оператора, послужили действия (бездействие) заказчиков автомобильных перевозок пассажиров, выразившиеся в неисполнении ими обязанности по осуществлению оплаты услуг оператора, предусмотренной абзацем шестым статьи 25 Закона № 278-З.

Так, заказчики автомобильных перевозок пассажиров (за исключением Быховского райисполкома), заключив с ОАО «АТЭК-Могилев» договоры об оказании услуг оператора, которыми не предусмотрена оплата услуг по организации автомобильных перевозок пассажиров и в обязанности оператора вменено заключение с автомобильными перевозчиками договоров, предусматривающих оплату за оказанные услуги оператора по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении, по сути **переложили свою обязанность по оплате услуг оператора на автомобильных перевозчиков**. При этом после вступления в силу постановления № 150 в указанные договоры не внесены соответствующие изменения и

заказчиками автомобильных перевозок пассажиров не предусмотрено финансирование на оплату услуг оператора.

Таким образом, указанные действия (бездействие) заказчиков автомобильных перевозок пассажиров привели к причинению вреда правам, свободам и законным интересам перевозчиков частной формы собственности, вынужденных осуществлять оплату услуг оператора по организации автомобильных перевозок пассажиров, чем нарушен запрет, установленный пунктом 2 статьи 23 Закона № 94-З.

На основании изложенного в соответствии со статьями 14, 43 Закона № 94-З, МАРТ выдало предупреждение о необходимости:

1. ОАО «АТЭК-Могилев» в срок до 30 сентября 2021 г.:

разработать и принять (издать) порядок заключения (продления) договоров, предусматривающий единые ко всем автомобильным перевозчикам (независимо от их формы собственности) подходы при организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении, в том числе в части установления сроков действия договоров и карточек маршрута, ответственности сторон, а также оплаты услуг оператора;

направить в адрес всех автомобильных перевозчиков безотзывные предложения об изменении условий заключенных с ними договоров в части приведения их в соответствие с принятым (изданным) порядком заключения (продления) договоров и, в случае их согласия, заключить с ними соответствующие дополнительные соглашения;

исключить из выданных автомобильным перевозчикам частной формы собственности карточек маршрута сведения о марке и регистрационном номере транспортного средства, не предусмотренные установленной приложением 2 к постановлению № 2;

отменить действие протокола № 3, на основании которого оператор направлял в адрес автомобильных перевозчиков частной формы собственности уведомления, обязывающие их производить замену автобусов старше 15 лет на автобусы лучших характеристик, включая год их выпуска, и отозвать все направленные в адрес автомобильных перевозчиков частной формы собственности уведомления, содержащие указанное требование;

пересмотреть с учетом требований антимонопольного законодательства, запрещающих создание дискриминационных условий, решение об отказе в продлении договора с ИП Бобровичем А.Г.

2. Заказчикам автомобильных перевозок пассажиров (за исключением Быховского райисполкома) в срок до 1 января 2022 г.:

принять меры, направленные на осуществление оплаты услуг оператора по организации автомобильных перевозок пассажиров

в регулярном сообщении, предусмотренной абзацем шестым статьи 25 Закона № 278-3, подпунктом 1.1 пункта 1 постановления № 150;

направить в адрес оператора безотзывное предложение об изменении условий договора в части приведения их в соответствие с требованиями абзаца шестого статьи 25 Закона № 278-3, подпункта 1.1 пункта 1 постановления № 150 и, в случае согласия оператора изменить условия договора, заключить соответствующее дополнительное соглашение к нему.

На основании ходатайства ОАО «АТЭК-Могилев» от 22.10.2021 № 04/1163 срок исполнения предупреждения продлен до 1 декабря 2021 г. Вместе с тем предупреждение не выполнено оператором в установленный срок в полном объеме.

Так, письмом от 30.11.2021 № 1325 ОАО «АТЭК-Могилев» проинформировало МАРТ о (об):

разработке Алгоритма взаимодействия оператора с перевозчиками при организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении (далее – Алгоритм), содержащем порядок заключения и продления договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров, положение об оплате услуг оператора и ответственности сторон;

отсутствии необходимости внесения изменений в договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров в связи с тем, что они соответствуют положениям Алгоритма;

ведущейся планомерной работе оператора по замене карточек маршрута;

признании протокола № 3 утратившим силу с 1 декабря 2021 г.;

оставлении без изменений решения комиссии в отношении ИП Бобровича А.Г. в связи с невозможностью продления заключенного с ним договора № 88 по причине окончания срока его действия 17 сентября 2019 г. и отсутствия основания для заключения нового договора.

Могилевский облисполком письмом от 06.01.2022 № 6341/30 проинформировал МАРТ о том, что проектом бюджета на 2022 год предусмотрено выделение средств на оплату услуг оператора на территории Могилевской области, в том числе на оплату услуг, заказчиком которых является облисполком.

Кроме того, облисполком сообщил, что оператором подготовлен проект дополнительного соглашения к договору об оказании услуг оператора, которое находится на согласовании в причастных структурных подразделениях облисполкома.

Аналогичные ответы представлены Могилевским и Бобруйским горисполкомами, Бельничским, Бобруйским, Горецким, Климовичским,

Мстиславским, Осиповичским, Чаусским, Чериковским и Шкловским райисполкомами.

Информация от Глуцкого, Дрибинского, Кировского, Кричевского, Костюковичского, Круглянского, Могилевского, Славгородского, Хотимского райисполкомов не поступила вовсе.

При этом предупреждения выполнены в полном объеме в установленные сроки только Краснопольским и Кличевским райисполкомами, о чем свидетельствуют копии заключенных с ОАО «АТЭК-Могилев» дополнительных соглашений к договорам об оказании услуг оператора, которые содержат обязанность заказчика по оплате услуг оператора, предусмотренных договором, а также обязанность оператора заключить с автомобильными перевозчиками договоры об организации автомобильных перевозок пассажиров в соответствии с законодательством.

Таким образом, установленными в ходе рассмотрения заявления обстоятельствами и имеющимися доказательствами подтверждается наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного подпунктом 2.9 пункта 2 статьи 23 Закона № 94-З, в действиях ОАО «АТЭК-Могилев», выразившихся в создании дискриминационных условий для автомобильных перевозчиков частной формы собственности по сравнению с ОАО «Могилевоблавтотранс» при заключении и продлении договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров и совершении действий по их исполнению, в том числе выдаче и продлении карточек маршрутов, взимании платы за оказанные оператором услуги; для автомобильных перевозчиков частной формы собственности, осуществляющих перевозки пассажиров в г. Могилеве на автобусах старше 15 лет, по сравнению с иными автомобильными перевозчиками при установлении требования об обязательной их замене на автобусы лучших характеристик, включая год выпуска; для ИП Бобровича А.Г. по сравнению с иными перевозчиками, осуществляющими перевозки пассажиров в г. Могилеве на автобусах старше 15 лет, в части отказа оператора в заключении с ним договора на основании протокола № 3.

Также подтверждается наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного пунктом 2 статьи 23 Закона № 94-З, в действиях Могилевского облисполкома, Могилевского и Бобруйского горисполкомов, Бельничского, Бобруйского, Глуцкого, Горецкого, Дрибинского, Кировского, Климовичского, Костюковичского, Кричевского, Круглянского, Могилевского, Мстиславского, Осиповичского, Славгородского, Хотимского, Чаусского, Чериковского, Шкловского райисполкомов, выразившихся в заключении с ОАО «АТЭК-Могилев» договоров

об оказании услуг оператора автомобильных перевозок пассажиров, которыми в нарушение абзаца шестого статьи 25 Закона № 278-3, подпункта 1.1 пункта 1 постановления № 150 не предусмотрена оплата услуг оператора и в его обязанности вменено заключение с автомобильными перевозчиками договоров об организации автомобильных перевозок пассажиров, предусматривающих оплату за оказанные оператором услуги по организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

На основании изложенного, руководствуясь абзацем пятым статьи 14 Закона № 94-3, МАРТ

РЕШИЛО:

1. Установить факт отсутствия нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного статьей 18 Закона Республики Беларусь от 12 декабря 2013 г. № 94-3 «О противодействии монополистической деятельности и развитии конкуренции», в действиях открытого акционерного общества «АТЭК-Могилев».

Признать отсутствие оснований для вынесения предписания и совершения антимонопольным органом иных действий, направленных на устранение и (или) предотвращение нарушения антимонопольного законодательства, в том числе оснований для направления материалов в правоохранительные органы, начала административного процесса, обращения с иском в суд, направления предложений в государственные органы о совершении действий, направленных на обеспечение и развитие конкуренции.

2. Установить факт наличия нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного подпунктом 2.9 пункта 2 статьи 23 Закона Республики Беларусь от 12 декабря 2013 г. № 94-3 «О противодействии монополистической деятельности и развитии конкуренции», в действиях открытого акционерного общества «АТЭК-Могилев».

Признать наличие оснований для вынесения предписания открытому акционерному обществу «АТЭК-Могилев».

Признать отсутствие оснований для совершения антимонопольным органом иных действий, направленных на устранение и (или) предотвращение нарушения антимонопольного законодательства, в том числе оснований для направления материалов в правоохранительные органы, начала административного процесса, обращения с иском в суд, направления предложений в государственные органы о совершении действий, направленных на обеспечение и развитие конкуренции.

3. Установить факт наличия нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного пунктом 2 статьи 23 Закона

Республики Беларусь от 12 декабря 2013 г. № 94-З «О противодействии монополистической деятельности и развитии конкуренции», в действиях Могилевского областного исполнительного комитета; Могилевского городского исполнительного комитета; Бобруйского городского исполнительного комитета; Бельничского районного исполнительного комитета; Бобруйского районного исполнительного комитета; Глусского районного исполнительного комитета; Горецкого районного исполнительного комитета; Дрибинского районного исполнительного комитета; Кировского районного исполнительного комитета; Климовичского районного исполнительного комитета; Костюковичского районного исполнительного комитета; Кричевского районного исполнительного комитета; Круглянского районного исполнительного комитета; Могилевского районного исполнительного комитета; Мстиславского районного исполнительного комитета; Осиповичского районного исполнительного комитета; Славгородского районного исполнительного комитета; Хотимского районного исполнительного комитета; Чаусского районного исполнительного комитета; Чериковского районного исполнительного комитета; Шкловского районного исполнительного комитета.

Признать наличие оснований для вынесения предписания Могилевскому областному исполнительному комитету, Могилевскому городскому исполнительному комитету, Бобруйскому городскому исполнительному комитету, Бельничскому районному исполнительному комитету, Бобруйскому районному исполнительному комитету, Глусскому районному исполнительному комитету, Горецкому районному исполнительному комитету, Дрибинскому районному исполнительному комитету, Кировскому районному исполнительному комитету, Климовичскому районному исполнительному комитету, Костюковичскому районному исполнительному комитету, Кричевскому районному исполнительному комитету, Круглянскому районному исполнительному комитету, Могилевскому районному исполнительному комитету, Мстиславскому районному исполнительному комитету, Осиповичскому районному исполнительному комитету, Славгородскому районному исполнительному комитету, Хотимскому районному исполнительному комитету, Чаусскому районному исполнительному комитету, Чериковскому районному исполнительному комитету, Шкловскому районному исполнительному комитету.

Признать отсутствие оснований для совершения антимонопольным органом иных действий, направленных на устранение и (или) предотвращение нарушения антимонопольного законодательства, в том числе оснований для направления материалов в правоохранительные органы, начала административного процесса, обращения с иском в суд,

направления предложений в государственные органы о совершении действий, направленных на обеспечение и развитие конкуренции.

Настоящее решение может быть обжаловано в суд в течение тридцати календарных дней со дня его принятия.

Первый заместитель Министра,
председатель комиссии



И.В.Вежновец