



ЧЕТВЕРТЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД

672000, Чита, ул. Ленина, 100б

<http://4aas.arbitr.ru>

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

г. Чита

Дело № А19-17653/2017

«19» июня 2018 года

Резолютивная часть постановления объявлена 29 мая 2018 года.

Постановление в полном объеме изготовлено 19 июня 2018 года.

Четвертый арбитражный апелляционный суд в составе:
председательствующего судьи Басаева Д.В.,
судей: Ломако Н.В., Сидоренко В.А.,
при ведении протокола судебного заседания секретарем судебного заседания
Козинцевой М.А.,

при участии в судебном заседании представителей администрации Ангарского городского округа Иркутской области Волкова П.С. (доверенность от 03.05.2018), общества с ограниченной ответственностью «АнгарскАвтоКом» Васильевой Н.В. (доверенность от 23.05.2017), Витиорец Т.В. (доверенность от 26.02.2018), общества с ограниченной ответственностью «Автоколонна 1951» Гущенко С.Ю. (доверенность от 21.05.2018),

рассмотрев в открытом судебном заседании с использованием систем видеоконференц-связи при содействии Арбитражного суда Иркутской области апелляционную жалобу администрации Ангарского городского округа Иркутской области на решение Арбитражного суда Иркутской области от 12 февраля 2018 года по делу № А19-17653/2017 (суд первой инстанции – Куклина Л.А.),

установил:

Общество с ограниченной ответственностью «АнгарскАвтоКом» (ОГРН 1033800522800, ИНН 3801060423, далее - ООО ««АнгарскАвтоКом»») обратилось в Арбитражный суд Иркутской области с заявлением о признании недействительным постановления администрации Ангарского городского округа Иркутской области (ОГРН 1153850021797, ИНН 3801131762, далее - ответчик, администрация) №1292-па от 18.07.2017 года о проведении конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам на территории Ангарского городского округа.

Общество с ограниченной ответственностью «Автоколонна 1951» (ОГРН 1043800526582, ИНН 3801072147, далее - ООО «Автоколонна 1951») также обратилось в Арбитражный суд Иркутской области с аналогичным требованием к администрации Ангарского городского округа Иркутской области.

Определением от 06.12.2017 года данные дела объединены в одно производство с присвоением номера делу № А19-17653/2017.

Решением Арбитражного суда Иркутской области от 12 февраля 2018 года по делу № А19-17653/2017 заявленные требования удовлетворены.

Постановление администрации Ангарского городского округа Иркутской области №1292-па от 18.07.2017 года «О проведении конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам на территории Ангарского городского округа» признано недействительным как не соответствующее Федеральному закону № 220-ФЗ от 13.07.2015 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные нормативные акты Российской Федерации».

Администрация обратилась в суд с апелляционной жалобой, в которой просит отменить обжалуемый судебный акт в полном объеме по мотивам, изложенным в жалобе.

ООО ««АнгарскАвтоКом» и ООО «Автоколонна 1951» в отзывах с доводами апелляционной жалобы не согласились.

Определением суда от 17 апреля 2018 года судебное разбирательство отложено на 22 мая 2018 года 11 часов 00 минут.

В судебном заседании 22.05.2018 объявлен перерыв до 10 час. 40 мин. 29.05.2018, о чем сделано публичное извещение о перерыве в судебном заседании, размещенное в сети «Интернет».

Информация о времени и месте судебного заседания по апелляционной жалобе

размещена на официальном сайте апелляционного суда в сети "Интернет 22.03.2018, 18.04.2018, 23.05.2018. Таким образом, о месте и времени судебного заседания лица, участвующие в деле, извещены надлежащим образом в порядке, предусмотренном главой 12 АПК РФ.

Дело рассматривается в порядке, предусмотренном главой 34 АПК РФ.

Изучив материалы дела, доводы апелляционной жалобы, отзывы на жалобу, проверив соблюдение судом первой инстанции норм материального и процессуального права, суд апелляционной инстанции приходит к следующим выводам.

Как следует из материалов дела, 18 июля 2017 года администрацией Ангарского городского округа вынесено постановление №1292-па о проведении конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам на территории Ангарского городского округа. Как указано в оспариваемом постановлении, оно вынесено администрацией в целях повышения эффективности организации транспортного обслуживания населения Ангарского городского округа общественным транспортом, безопасности пассажирских перевозок.

Заявители, полагая, что указанное постановление №1292-па от 18.07.2017 года администрации нарушает их права и законные интересы в осуществлении ими предпринимательской и иной экономической деятельности, обратились в суд с заявлением.

По мнению заявителей, оспариваемое постановление незаконно в связи с утверждением конкурсной документации в нарушение действующего законодательства РФ, в том числе необоснованного укрупнения лотов, создания дискриминационных условий для участников, создавших простое товарищество, а также, в связи с проведением конкурса по лотам в отсутствие правовых оснований для их проведения.

Суд первой инстанции заявленные требования удовлетворил, исходя из того, что оспариваемое Постановление Администрации Ангарского городского округа Иркутской области №1292-па от 18.07.2017г. «О проведении конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам на территории Ангарского городского округа» не соответствует Федеральному закону 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 нормативные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 220-ФЗ) и нарушает права и законные интересы заявителей в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Суд апелляционной инстанции по результатам рассмотрения апелляционной жалобы полагает выводы суда незаконными и необоснованными по следующим мотивам.

Согласно части 1 статьи 198, части 4 статьи 200, частям 2 и 3 статьи 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации для признания недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц, необходимо наличие в совокупности двух условий: несоответствие оспариваемых ненормативного правового акта, решений и действий (бездействий) закону или иному нормативному правовому акту и нарушение прав и законных интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

В силу части 1 статьи 65, части 5 статьи 200 АПК РФ обязанность доказывания соответствия оспариваемого ненормативного правового акта закону или иному нормативному правовому акту, законности принятия оспариваемого решения, совершения оспариваемых действий (бездействий), наличия у органа или лица надлежащих полномочий на принятие оспариваемого акта, решения, совершение оспариваемых действий (бездействий), а также обстоятельств, послуживших основанием для принятия оспариваемого акта, решения, совершения оспариваемых действий (бездействий), возлагается на орган или лицо, которые приняли акт, решение или совершили действия (бездействия).

Удовлетворяя заявленные требования, суд первой инстанции исходил из следующего.

Согласно частям 1, 2 статьи 14 Федеральному закону от 13.07.2015г. № 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 - Федеральный закон № 220-ФЗ) в целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, уполномоченные органы местного самоуправления устанавливают муниципальные маршруты регулярных перевозок, межмуниципальные маршруты регулярных перевозок, смежные межрегиональные маршруты регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо

иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений настоящего Федерального закона.

Пунктом 17 статьи 3 Федерального закона № 220-ФЗ определено, что регулярные перевозки по регулируемым тарифам - это регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке.

Согласно части 1 статьи 23 Федерального закона № 220-ФЗ к участию в открытом конкурсе допускаются юридические лица, индивидуальные предприниматели, участники договора простого товарищества, соответствующие следующим требованиям:

1. наличие лицензии на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров в случае, если наличие указанной лицензии предусмотрено законодательством Российской Федерации;

2. наличие на праве собственности или на ином законном основании транспортных средств, соответствующих требованиям, указанным в реестре маршрута регулярных перевозок, в отношении которого выдается свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, либо принятие на себя обязательства по приобретению таких транспортных средств в сроки, определенные конкурсной документацией;

3. не проведение ликвидации участника открытого конкурса - юридического лица и отсутствие решения арбитражного суда о признании банкротом участника открытого конкурса - юридического лица или индивидуального предпринимателя и об открытии конкурсного производства;

4. отсутствие у участника конкурса задолженности по обязательным платежам в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации за последний заверченный отчетный период:

5. наличие договора простого товарищества в письменной форме (для участников договора простого товарищества).

Согласно положениям пунктов 22, 23 статьи 3 Федерального закона № 220-ФЗ участники договора простого товарищества - юридические лица и (или) индивидуальные предприниматели, являющиеся сторонами договора простого товарищества (договора о совместной деятельности), заключенного для осуществления регулярных перевозок в случаях, предусмотренных настоящим Федеральным законом. Уполномоченный участник

договора простого товарищества - участник договора простого товарищества, который на основании выданной ему остальными товарищами доверенности или в соответствии с заключенным в письменной форме договором простого товарищества уполномочен совершать от имени всех товарищей сделки с третьими лицами.

Судом первой инстанции установлено, что конкурсная документация, указанная в приложении № 2 оспариваемого постановления не предусматривает объединение перевозчиков в простое товарищество. В приложениях № 2, № 3, № 4 к перечню документов, представляемых для участия в конкурсе, ни в заявке не указано, какие документы предоставляет простое товарищество; также не указана процедура заполнения конкурсных документов в случае, если перевозчики объединились в простое товарищество; не указано с кем конкретно будет заключаться договор.

Таким образом, по мнению суда первой инстанции, в нарушение Федерального закона № 220-ФЗ конкурсная документация не содержит возможности участия простого товарищества в данном конкурсе, указанное может привести к неравному положению сторон на участие в таком конкурсе.

Суд апелляционной инстанции полагает такие выводы ошибочными, поскольку оспариваемые положения не содержат запрета на объединение перевозчиков в простое товарищество.

Так, пунктом 1.2. конкурсной документации предусмотрено, что в конкурсе может принять участие любое юридическое лицо, независимо от организационно-правовой формы, формы собственности, места нахождения и места происхождения капитала, или индивидуальный предприниматель претендующие на заключение договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории Ангарского городского округа.

Гражданским законодательством Российской Федерации предусмотрена возможность заключения с целью осуществления совместной деятельности договоров простого товарищества, которая в силу своей правовой природы является способом осуществления совместной предпринимательской деятельности нескольких лиц.

Пунктом 1 статьи 1044 Гражданского кодекса Российской Федерации предусмотрено, что при ведении общих дел каждый товарищ вправе действовать от имени всех товарищей, если договором простого товарищества не установлено, что ведение дел осуществляется отдельными участниками либо совместно всеми участниками договора простого товарищества.

Таким образом, ни положения конкурсной документации, ни нормы действующего законодательства не ограничивают право заявителей на участие в конкурсной процедуре

путем предоставления соответствующих документов, подтверждающих осуществление совместной деятельности с иным хозяйствующим субъектом, равно как и основанием к отказу в участии в конкурсе данное обстоятельство также не является.

Кроме того, оспариваемое заявителями условие само по себе не является основанием для удовлетворения заявленных требований, поскольку прав и законных интересов заявителей в сфере предпринимательской и иной хозяйственной деятельности не нарушает. Наоборот, как следует из материалов дела и заявителями не оспаривается, последними поданы заявки на участие в конкурсе в качестве участников простого товарищества. Указанные заявки приняты организатором конкурса. ООО «Автоколонна 1951» обращалось за разъяснением конкурсной документации в части возможности заключения договора простого товарищества и подачи заявки в качестве участника простого товарищества. Организатором конкурса было указано о допустимости участия простого товарищества.

Как установлено судом первой инстанции, в приложение № 1 к постановлению администрации Ангарского городского округа от 18.07.2017г. № 1292-па извещение о проведении конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам на территории Ангарского городского округа содержит характеристику маршрутов, выставляемых на конкурс по лотам.

Так, в предмет лота № 1 включен маршрут № 5 «Автостанция - микрорайон Юго-Восточный» протяженностью 19,2 км, который обслуживается перевозчиком ООО «АТП» и существует действующий контракт, заключенный после открытого конкурса, проведенного на основании постановления № 1808-па от 27.07.2016г. сроком 4 года.

В предмет лота № 2 включены маршруты: № 2 «22 микрорайон-микрорайон Китой», протяженностью в прямом направлении 18,6 км, в обратном - 15,5 км; № 28 «Железнодорожный вокзал - 290 квартал», протяженностью в прямом направлении 17,4 км, в обратном направлении 17,2 км; № 130 «Ангарск-кладбище «Березовая роща», протяженностью 12,8 км. Указанные маршруты также обслуживаются перевозчиком ООО «АТП», и на которые также существуют действующие контракты, заключенные после открытого конкурса, проведенного на основании постановления №1808-па от 27.07.2016г. сроком 4 года.

В соответствии с пунктом 1 статьи 21 Федерального закона № 220-ФЗ предметом открытого конкурса является право на получение свидетельства об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок или смежным межрегиональным

маршрутам регулярных перевозок.

Согласно пунктам 2, 3 статьи 21 Федерального закона № 220-ФЗ открытый конкурс проводится уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления, установившими муниципальный маршрут регулярных перевозок, межмуниципальный маршрут регулярных перевозок или смежный межрегиональный маршрут регулярных перевозок (далее - организатор открытого конкурса).

Открытый конкурс объявляется его организатором в следующие сроки:

1. не позднее чем через девяносто дней со дня установления муниципального маршрута регулярных перевозок, межмуниципального маршрута регулярных перевозок, смежного межрегионального маршрута регулярных перевозок в случае, если соответствующий маршрут установлен после дня вступления в силу настоящего Федерального закона;

2. не позднее чем через тридцать дней со дня наступления обстоятельств, предусмотренных пунктами 1 - 3 части 1 статьи 29 настоящего Федерального закона.

Согласно статье 29 Федерального закона №220-ФЗ уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления, выдавшие свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, прекращают действие данного свидетельства при наличии хотя бы одного из следующих обстоятельств:

1) вступление в законную силу решения суда об аннулировании лицензии, имеющейся у юридического лица, индивидуального предпринимателя или хотя бы одного из участников договора простого товарищества, которым выдано данное свидетельство;

2) вступление в законную силу решения суда о прекращении действия данного свидетельства;

3) обращение юридического лица, индивидуального предпринимателя или уполномоченного участника договора простого товарищества, которым выдано данное свидетельство, с заявлением о прекращении действия свидетельства;

4) окончание срока действия данного свидетельства;

6) вступление в силу предусмотренного статьей 18 настоящего Федерального закона решения о прекращении регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам и начале осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам;

7) принятие уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления решения

о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок в связи с невыполнением по соответствующему маршруту в отсутствие чрезвычайной ситуации ни одного рейса, предусмотренного расписанием, в течение более чем трех дней подряд;

8) принятие уполномоченным федеральным органом исполнительной власти решения о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по межрегиональному маршруту регулярных перевозок в связи с невыполнением по этому маршруту в отсутствие чрезвычайной ситуации более пяти рейсов подряд, предусмотренных расписанием.

Действие свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок прекращается с момента наступления данных обстоятельств.

Действие свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок прекращается по истечении девяноста дней со дня поступления заявления о прекращении действия данного свидетельства в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления. До истечения указанного срока юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или уполномоченный участник договора простого товарищества, обратившиеся с таким заявлением, обязаны осуществлять регулярные перевозки, предусмотренные данным свидетельством.

Юридическое лицо, индивидуальный предприниматель или уполномоченный участник договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок, вправе обратиться в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления, выдавшие данное свидетельство, с заявлением в письменной форме о прекращении его действия не ранее чем через тридцать дней с даты начала осуществления регулярных перевозок по маршруту регулярных перевозок. Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления размещает на своих официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» информацию о поступлении указанного заявления в течение десяти дней со дня его поступления.

Вместе с тем, как установлено судом первой инстанции, Администрация

Ангарского городского округа Иркутской области не размещало информации о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок по вышеуказанным маршрутам регулярных перевозок, что представителями администрации не оспаривалось.

Таким образом, по мнению суда первой инстанции, у администрации отсутствовали основания для проведения конкурса на маршруты № 5, № 2, № 28, № 130.

Между тем, как полагает суд апелляционной инстанции, оспариваемое условие само по себе также не может быть признано основанием для удовлетворения заявленных требований, поскольку затрагивает интересы другого лица - ООО «АТП».

Судом первой инстанции не учтено, что указанные маршруты обслуживались перевозчиком ООО «АТП» на основании договоров на осуществление регулярных перевозок, заключенных после конкурса, проведенного на основании постановления № 1808-па от 27.07.2016 г сроком 4 года. При этом ООО «АТП» в одностороннем порядке отказалось от исполнения договора об осуществлении регулярных перевозок, заключенного по результатам конкурса, проведенного на основании постановления № 1808-па от 27.07.2016 г.

В связи с отказом ООО «АТП» от исполнения договора об осуществлении перевозок по вышеуказанным маршрутам администрация Ангарского городского округа в силу требований статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановления Администрации Ангарского городского округа № 484-па от 14.03.2016 г., постановления администрации Ангарского городского округа от 20.11 2015 г. № 1680-па обязано было организовать регулярные перевозки по вышеуказанным маршрутам в порядке, действовавшем до вступления в силу Федерального закона 220-ФЗ.

Следовательно, вывод суда первой инстанции об отсутствии у ответчика оснований для проведения конкурса на маршруты № 5, № 2, № 28, № 130 не основан на материалах дела. Включение указанных маршрутов в лоты является правомерным.

Как установлено судом первой инстанции, в приложении № 1 к оспариваемому постановлению имеется извещение о проведении конкурса на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулярным маршрутам на территории Ангарского городского округа, в котором в графе: «Цель проведения конкурса» указано: «конкурс проводится с целью отбора перевозчиков, способных осуществлять наиболее качественное и безопасное оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа на территории Ангарского городского округа».

Согласно части 3 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ предметом государственного или муниципального контракта является выполнение юридическим

лицом, индивидуальным предпринимателем, с которыми заключен государственный или муниципальный контракт, работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в соответствии с требованиями, установленными государственным или муниципальным заказчиком.

Следовательно, как указал суд первой инстанции, предметом государственного или муниципального контракта является выполнение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, с которыми заключен государственный или муниципальный контракт (далее - подрядчик), работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в соответствии с требованиями, установленными государственным или муниципальным заказчиком.

В соответствии с частью 2 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений настоящего Федерального закона.

В соответствии с пунктом 8 статьи 3 Федерального закона от 05.04.2013г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» муниципальный контракт - договор, заключенный от имени муниципального образования (муниципальный контракт) муниципальным заказчиком для обеспечения соответственно муниципальных нужд.

Суд первой инстанции пришел к выводу о том, что администрация в рассматриваемом случае должна была проводить конкурс на заключение именно муниципального контракта, а не проводить конкурсный отбор, так как проведение отбор перевозчиков, способных осуществлять наиболее качественное и безопасное оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа на территории Ангарского городского округа, как указано в оспариваемом постановлении, законодательством не предусмотрено.

В постановлении администрации Ангарского городского округа от 20.11.2015г. № 1680-па утвержден типовой договор об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в Ангарском городском округе.

Суд первой инстанции указал, что в связи с вступлением в силу Федерального закона от 13.07.2015г. № 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» такое понятие как договор об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа не существует, а есть такое понятие как муниципальный контракт.

По мнению суда апелляционной инстанции, оспариваемые условия сами по себе, как и предыдущие рассмотренные, не могут быть признаны достаточными основаниями для удовлетворения заявленных требований. Из материалов дела, как и из заявлений истцов и их пояснений по делу, невозможно установить каким образом указанные условия нарушают права и законные интересы заявителей в сфере предпринимательской деятельности. Кроме того, суд апелляционной инстанции отмечает следующее.

Статьей 39 Федерального закона 220-ФЗ закреплён порядок действий субъектов транспортной деятельности и уполномоченных органов в целях обеспечения реализации положений указанного Федерального закона.

Указанный порядок взаимодействий предусмотрен для двух видов регулярных перевозок:

- 1) Регулярные перевозки, не оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов;
- 2) Регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов.

Как следует из материалов дела, на территории Ангарского городского округа все регулярные перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам осуществляются с использованием средств бюджета Иркутской области в соответствии с постановлением Правительства Иркутской области 521-пп от 18.11.2013, а также с использованием средств бюджета Ангарского городского округа в соответствии с постановлениями администрации Ангарского городского округа от 31.01.2017 № 123-па «Об утверждении Порядка предоставления бесплатного проезда в городском транспорте учащимся детям школьного возраста из малоимущих многодетных семей, имеющих 3-х и более несовершеннолетних детей»; от 19.05.2017 № 905-па «Об утверждении Порядка предоставления субсидий из бюджета Ангарского городского округа в целях возмещения недополученных доходов (части доходов), в связи с оказанием услуг по предоставлению бесплатного проезда гражданам пенсионного возраста (мужчины с 60 лет, женщины с 55 лет) в автобусах общего пользования в целях обеспечения сезонных перевозок до садоводческих некоммерческих товариществ в 2017 году»; от 19.01.2017 №47-па «Об утверждении Порядка предоставления льготного проезда городским наземным

электрическим и автомобильным транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок пассажиров отдельным категориям граждан, обучающимся в общеобразовательных учреждениях, учреждениях среднего профессионального образования, находящихся на территории города Ангарска».

В отношении регулярных перевозок, частично или полностью оплачиваемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов, обеспечение реализации положений федерального закона 220-ФЗ осуществляется в соответствии с нормами части 9 статьи 39.

Так, регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опубликования настоящего Федерального закона, в течение срока, по окончании которого в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок, в отношении данных перевозок должен быть заключен государственный или муниципальный контракт. Указанный срок не может превышать пяти лет со дня официального опубликования настоящего Федерального закона, а в отношении регулярных перевозок, осуществляемых государственными унитарными предприятиями или государственными учреждениями субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы Санкт-Петербурга и Севастополя, - десять лет со дня официального опубликования.

В рамках реализации переходных положений, предусмотренных частью 9 статьи 39 Федерального закона 220-ФЗ, администрацией Ангарского городского округа постановлением от 14 марта 2016 г. № 484-па принят соответствующий документ планирования, в котором администрация АГО воспользовалась правом, предусмотренным частью 9 статьи 39 Федерального закона 220-ФЗ, и установила, что срок заключения муниципальных контрактов по всем без исключения регулярным муниципальным маршрутам Ангарского городского округа будет заключен до 01.07.2020.

До указанной даты порядок осуществления перевозок по регулярным маршрутам регулируется и осуществляется в соответствии с Положением о порядке организации транспортного обслуживания населения в границах Ангарского городского округа, утвержденным решением Думы Ангарского городского округа от 28.10.2015 № 107-08/01рД (за исключением положений, применяемых по истечению срока, указанного в документе планирования), Положением о порядке организации и проведения конкурсов на право заключения договоров об осуществлении регулярных перевозок пассажиров на территории ангарского городского округа, типового договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров в ангарском городском округе, утв. Постановлением

администрации Ангарского городского округа от 20.11.2015 N 1680-па, поскольку до вступления в силу Федерального закона 220-ФЗ регулярные перевозки осуществлялись путем заключения соответствующего договора на осуществление регулярных перевозок по средствам проведения конкурса на право осуществления перевозок.

Положение о порядке организации транспортного обслуживания населения в границах Ангарского городского округа, утвержденное решением Думы Ангарского городского округа от 28.10.2015 № 107-08/01рД, Положение о порядке организации и проведения конкурсов на право заключения договоров об осуществлении регулярных перевозок пассажиров на территории ангарского городского округа, типового договора об осуществлении регулярных перевозок пассажиров в ангарском городском округе, утв. постановлением администрации Ангарского городского округа от 20.11.2015 N 1680-па и постановление администрации АГО от 14 марта 2016 г. № 484-па, которым утвержден соответствующий документ планирования, в спорный период являлись действующими правовыми актами.

Таким образом, оспариваемое постановление администрации Ангарского городского округа от 18.07.2017 №1292-па вынесено в рамках организации регулярных перевозок в порядке, действовавшем до вступления в силу Федерального закона 220-ФЗ.

Как установлено судом первой инстанции, оспариваемым постановлением утверждены приложения №1, №2, а также конкурсная документация на право осуществления пассажирских перевозок по утвержденному расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и пригородного на территории Ангарского округа Иркутской области.

В конкурсной документации указаны следующие конкурсные лоты:

Лот № 1:

1/2 маршрута №3 «Магистральный - Железнодорожный вокзал», протяженность 17,3 км;

маршрут № 5 «Автостанция - микрорайон Юго-Восточный», протяженность 19,2 км;

1/2 маршрута № 8 «Железнодорожный вокзал - 12 микрорайон», протяженность в прямом направлении 13 км, в обратном направлении 10 км;

1/2 маршрута № 9 «Железнодорожный вокзал - 211 микрорайон», протяженность в прямом направлении 11,8 км, в обратном направлении 8,9 км;

маршрут № 27 «Железнодорожный вокзал - 219 квартал», протяженность в прямом направлении 10,4 км, в обратном направлении 13,7 км;

маршрут № 101 «Ангарск - СНТ «Ясная поляна», протяженность 33,6 км; маршрут

№ 108 «Ангарск - СНТ «Лесная поляна», протяженность 25,6 км; маршрут № 110 «Ангарск - СНТ «Еловые ключи», протяженность 31,4 км; маршрут № 112 «Ангарск - СНТ «Таежное-2», протяженность 44,6 км; маршрут № 114 «Ангарск - СНТ «Электротехник», протяженность 32,8 км:

маршрут № 117 «Ангарск - СНТ «Васюки», протяженность 37,8 км; маршрут № 129 - «Ангарск - СНТ «Широкая падь», протяженность 58,7 км.

Лот №2:

маршрут № 1 «Микрорайон Цементный (микрорайон Строитель) - парк Строителей», протяженность в прямом направлении - 11,5 (10) км, в обратном направлении - 13,1 (11,6) км;

маршрут № 2 «22 микрорайон - микрорайон Китой», протяженность в прямом направлении 18,6 км, в обратном направлении 15,5 км;

1/2 маршрута № 7 «Железнодорожный вокзал - 4-ый поселок», протяженность 14,6 км;

1/2 маршрута № 10 «РМЗ - Автостанция - 17 микрорайон», протяженность 12,1 км;

маршрут № 28 «Железнодорожный вокзал - 290 квартал», протяженность в прямом направлении 17,4 км, в обратном направлении 17,2 км;

маршрут № 103 «Ангарск - д. Зуй - п. Мегет - д. Шароны», протяженность в прямом направлении 28,9 км, в обратном направлении 29,7 км;

маршрут № 109 «Ангарск - СНТ «Родник», в прямом направлении - 36,7 км, в обратном направлении - 36,1 км;

маршрут № 118 «Ангарск - СНТ «Нива», протяженность 19,5 км; маршрут № 122 «Ангарск - СНТ «Березовая роща», протяженность 17,3 км; маршрут № 123 «Ангарск - СНТ «Остров Ясачный», протяженность 23,3 км; маршрут № 130 «Ангарск - кладбище «Березовая роща», протяженность 12,8 км; маршрут № 131 «Чайковского - СНТ «Аэлита», протяженность 10,2 км.

Суд первой инстанции пришел к выводу о необоснованном укрупнении маршрутов по сравнению с аналогичным конкурсом, проведенным администрацией в 2012 году, что лишает возможности перевозчиков, в данном случае заявителей, подать заявку на участие в конкурсе.

Судом первой инстанции установлено, что заявитель ООО «Ангарскавтоком» обслуживает маршрут № 8 с 2002 года, ранее обслуживал его как ИП Вигрянов с 1998 года; маршрут № 3 с 2012 года. Данное обстоятельство администрацией не оспаривается.

Как указал заявитель ООО «АНГАРСКАВТОКОМ», он имел намерения участвовать в конкурсе на 1/2 маршрута №3 «Магистральный - Железнодорожный

вокзал» и на 1/2 маршрута № 8 «Железнодорожный вокзал - 12 микрорайон», так как ранее обслуживал именно эти маршруты.

Для реализации указанных целей, заявитель в соответствии с действующими правилами перевозки пассажиров оборудовал более 20 транспортных средств системой спутниковой навигации Глонасс/GPS; системой «Автоинформатор» со звуковой системой объявления остановочных пунктов; платежными транспортными терминалами для регистрации проезда пассажиров льготной категории по электронным социальным проездным билетам и взимания безналичной оплаты проезда по транспортным картам для льготных категорий граждан. На указанные цели заявитель №1 затратил финансовые средства.

Также ООО «АНГАРСКАВТОКОМ» имеет службу для ремонта и обслуживания автотранспортных средств, имеет лицензированную медицинскую службу; несет обязательства по арендной плате помещения; имеет кредитные обязательства. Указанные обстоятельства подтверждены Обществом документально

В реестре малого и среднего предпринимательства заявитель № 1 числится в категории «Малое предприятие», то есть численность работников составляет не более 100 человек. Следовательно, установленные администрацией условия конкурса лишают предприятие права участия в данном конкурсе, что в свою очередь повлечет сокращение численности работников.

Аналогичная ситуация сложилась с заявителем ООО «Автоколонна 1951», которое обслуживает маршрут № 2 «микрорайон Китой - 22 микрорайон» с 1999 года. Заявитель №2 имел намерения участвовать в конкурсе на маршрут № 2.

ООО «Автоколонна 1951» затрачены значительные финансовые средства на оборудование транспортных средств; данный заявитель также имеет ремонтную службу, медицинского работника, а также кредитные и иные обязательства. Данные обстоятельства подтверждены документально.

Таким образом, по мнению суда первой инстанции, администрация, установив нижний предел входа на товарный рынок пассажирских перевозок по расписанию движения автомобильного транспорта по маршрутам городского и пригородного сообщения на территории Ангарского городского округа в виде минимального количества транспортных средств по лотам № 1, № 2 лишила заявителей права участия в спорном конкурсе, так для участия потребовалось бы приобретение дополнительных транспортных средств для обслуживания городских маршрутов и пригородных маршрутов.

В соответствии с конкурсной документацией, а именно в пункте 6 «Требования к участникам конкурса и условия допуска к участию в конкурсе» установлено:

6.2. при рассмотрении заявок Участник не допускается конкурсной комиссией по проведению конкурсов на право заключения договоров об осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории Ангарского городского округа (далее - Комиссия) к участию в Конкурсе в случае:

6.2.1. не предоставления определенных разделом 4.2 настоящей Документации документов либо наличия в таких документах неполных или недостоверных сведений.

6.2.2. несоответствия Участника требованиям, установленным п. 6.1 настоящей Документации.

6.2.3. несоответствия Заявки требованиям настоящей Документации.

6.2.4. если транспортные средства Участника, которые планируется использовать при осуществлении пассажирских перевозок по маршруту, по которому проводится Конкурс:

а) не соответствуют по конструкции и техническому состоянию требованиям нормативно-технических документов завода-изготовителя и ГОСТов;

б) не прошли в установленном порядке технический осмотр;

в) имеют левостороннее расположение дверей для посадки и высадки пассажиров и багажа и (или) правостороннее расположение руля;

г) не включены в реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Росавтодора.

Кроме того, в Приложении № 2 к документации указан перечень документов, которые необходимо представить для участия в конкурсе, а именно:

п. 10.4) копии талонов прохождения технического осмотра транспортных средств или диагностических карт;

п. 10.5) копии договоров (полисов) обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

п. 12. Документ, подтверждающий оснащение транспортных средств, заявленных на Конкурс, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS с включением информации об абонентском телематическом терминале в базу данных автоматизированного центра контроля и надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;

п. 13. Сведения о наличии у участника оборудования для организации электронной оплаты проезда с организацией передачи данных о произведенных платежах оператору, подтвержденные письмом от Акционерного общества «Универсальная электронная карта Иркутской области» о присоединении участника к автоматизированной системе оплаты проезда и провоза багажа.

Из вышеизложенного следует, что предприятие не имея возможности приобрести транспортные средства непосредственно к летнему садоводческому сезону (с 01.05.2018г.), должно иметь транспортные средства непосредственно на момент подачи пакета документов на конкурс, либо взять транспортные средства в аренду и соблюсти все требования законодательства по организации пассажирских перевозок, а именно: оснастить аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС, застраховать по ОСАГО, приобрести терминалы для организации электронной оплаты проезда, платить за аренду либо оплачивать договор лизинга транспортных средств.

Указанные обстоятельства, по мнению суда первой инстанции, также вынуждают заявителей нести финансовые издержки и тем самым нарушаются права заявителей.

Суд апелляционной инстанции полагает приведенные выводы необоснованными и неправомерными.

Так, судом первой инстанции не установлено каким нормам права не соответствуют оспариваемые конкурсные условия постановления, что, при отсутствии на то законодательных ограничений, не может быть признано основанием для удовлетворения заявленных требований, как и достоверно не установлено каким образом такие условия нарушают права и законные интересы заявителей.

В соответствии с подпунктом 7 пункта 1 статьи 16 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения городского округа отнесены вопросы создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания населения в границах городского округа.

Кроме того, согласно части 4 статьи 6 Федерального закона от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» органы местного самоуправления в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции самостоятельно решают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, органы местного самоуправления наделены полномочиями по регулированию деятельности транспортных предприятий в рамках организации транспортного обслуживания населения на территории соответствующего муниципального образования.

Пунктом 1.3.4 постановления администрации Ангарского городского округа от 20.11.2015 года № 1680-па установлено, что лот это маршрут (часть маршрута) или группа маршрутов, выставляемых на конкурс.

Кроме того, частью 1 статьи 21 Федерального закона 220-ФЗ установлено, что предметом открытого конкурса является право на получение свидетельств об осуществлении перевозок по одному или нескольким муниципальным маршрутам регулярных перевозок, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок или смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

Таким образом, возможность объединения нескольких маршрутов в лоты установлена не только не запрещена отраслевым законодательством, но и прямо предусмотрена нормативным правовым актом, принятым органом местного самоуправления.

При этом суд не может не принять во внимание и то обстоятельство, что объединение в лоты было произведено апеллянтом с учетом количественного и качественного анализа маршрутов. В составе муниципальных маршрутов Ангарского городского округа имеются маршруты, рентабельность от осуществления деятельности по которым является нулевой или вовсе отрицательной, что заявителями по делу и не оспаривается. Администрацией Ангарского городского округа обосновывалось, что конкурсные процедуры, проводимые на низкорентабельные социально значимые для города маршруты, неоднократно признавались несостоявшимися, что свидетельствует о невозможности организации регулярных перевозок по отдельным маршрутам без дисбаланса в транспортной сфере округа.

Судом первой инстанции не дана оценка в совокупности указанных обстоятельств и тому, что необходимость формирования лотов путем объединения определенного количества маршрутов по принципу «рентабельных с нерентабельным» позволило бы исключить необходимость обеспечения финансирования из средств местного бюджета на осуществление перевозок по убыточным маршрутам. Прокуратурой города Ангарска было вынесено предписание, после исполнения которого финансирование перевозок по социально значимым убыточным маршрутам № 1 «Микрорайон Цементный (микрорайон «Строитель») парк Строителей» и № 5 «Автостанция Микрорайон Юго-Восточный» прекращено.

Никак не опровергнуты доводы ответчика о том, что на территории Ангарского городского округа функционируют 12 сезонных (садоводческих) маршрутов, регулярные перевозки по которым осуществляются только с 01 мая по 30 сентября календарного года. Транспортные предприятия, которые ранее участвовали в конкурсных процедурах только на садоводческие маршруты, отказывались от исполнения договора на осуществление регулярных перевозок в связи с тем, что, не имея договоров на осуществление перевозок по городским круглогодичным маршрутам, осуществлять перевозки только сезонным

(садоводческим) невозможно в связи с нерентабельностью данных перевозок.

В связи с чем заслуживающими внимания являются доводы апеллянта о том, что администрация Ангарского городского округа в рамках представленных полномочий объединила маршруты по принципу «рентабельные с нерентабельными», что позволило бы организовать транспортное обслуживание по всем без исключения маршрутам, т.е. рентабельность от прибыльных маршрутов позволяла поддерживать оказание транспортных услуг по нерентабельным маршрутам в целях сохранения транспортного обслуживания по социально-значимым городским, а также по сезонным (садоводческим) маршрутам, исключения случаев одностороннего отказа от исполнения договора, а также исключения необходимости использования средств бюджета Ангарского городского округа.

При таких обстоятельствах следует признать обоснованной позицию заявителя жалобы о том, что действия организатора конкурса согласуются с целями и задачами конкурсной процедуры, направленными на выявление в результате конкурса лица, исполнение договора которым в наибольшей степени будет отвечать целям удовлетворения потребности организатора в транспортных услугах с соблюдением необходимого качества и надежности, а также с целью эффективного использования средств бюджета.

Более того, рассматриваемые условия не ограничивают прав заявителей при участии в конкурсе в составе простого товарищества, что и было фактически реализовано истцами.

С учетом изложенного суд апелляционной инстанции полагает, что администрация Ангарского городского округа, реализуя полномочия по определению порядка организации транспортного обслуживания по регулярным маршрутам, вправе самостоятельно определять наиболее оптимальные варианты обеспечения гарантированности транспортного обслуживания на территории Ангарского городского округа.

Как установлено судом первой инстанции, в конкурсной документации в Приложении № 2 в пункте 6.2.4 содержатся требования к транспортным средствам участника, а именно как условие допуска к участию в конкурсе включение в реестр категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Росавтодоранадзора.

Однако в перечне документов, представляемых для участия в конкурсе, документ, подтверждающий внесение транспортного средства в реестр категоризованных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Росавтодоранадзора отсутствует.

Приложение № 4 к перечню документов, представляемых для участия в конкурсе, содержит сведения о транспортных средствах, которые планируется использовать при оказании услуг по регулярным перевозкам пассажиров и багажа по маршруту, а именно: Категория транспортных средств («МЗ»); Марка; Год выпуска; Гос. номер; Кол-во мест для сидения; Техническое состояние транспортных средств.

В Конкурсной документации кроме категорий транспортных средств (МЗ) также определена вместимость транспортных средств не менее 100/20, 53/17,70/23.

В соответствии с техническим регламентом категория автобусов МЗ - транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места для водителя, более 8 мест для сидения, технически допустимой массой более 5 тонн.

Согласно пункту 9 части 1 статьи 26 Федерального закона №220-ФЗ в реестры маршрутов регулярных перевозок должны быть включены, в том числе, виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса.

При этом, сведения о вместимости транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, в соответствии с частью 1 статьей 26 Федерального закона № 220-ФЗ в реестр маршрутов не включаются.

Согласно пункту 14 части 1 статьи 3 Федерального закона № 220-ФЗ класс транспортных средств - группа транспортных средств, характеризующихся определенными габаритами в части длины (особо малый класс транспортных средств - длина до 5 метров включительно, малый класс транспортных средств - длина от более чем 5 метров до 7,5 метра включительно, средний класс транспортных средств - длина от более чем 7,5 метра до 10 метров включительно, большой класс транспортных средств - длина от более чем 10 метров до 16 метров включительно, особо большой класс транспортных средств - длина более чем 16 метров).

Согласно ГОСТ Р 41.36, ГОСТ Р 41.52 транспортные средства определяются следующими характеристиками:

1 класс - ТС, конструкцией которых предусмотрены зоны для стоящих пассажиров, обеспечивающие возможность пассажирообмена;

2 класс - ТС, сконструированные для перевозки, главным образом сидящих пассажиров; и в которых может предусматриваться перевозка стоящих пассажиров, находящихся в проходах и/или в зонах, не превосходящих по своей площади пространства, необходимого для размещения 2-х двойных сидений;

3 класс - ТС, сконструированные исключительно для перевозки сидящих пассажиров.

Таким образом, Федеральным законом №220-ФЗ установлено, что определяющим для выбора транспортного средства для перевозки по маршруту регулярных перевозок является класс транспортного средства, который, в свою очередь, определяется габаритным размером транспортного средства, а не его вместимостью.

Во исполнение требований пункта 9 части 1 статьи 26 Федерального закона №220-ФЗ постановлением администрации Ангарского городского округа от 22.06.2016г. №1165-па «О внесении изменений в Постановление администрации Ангарского городского округа от 28.03.2016г. №630-па «Об утверждении реестра маршрутов регулярных перевозок на территории Ангарского городского округа» утвержден реестр маршрутов регулярных перевозок на территории Ангарского городского округа с указанием в отношении каждого маршрута регулярных перевозок сведений о виде и классе транспортных средств, которые используются для перевозок.

Таким образом, по мнению суда первой инстанции, реестр маршрутов, утвержденный администрацией Ангарского городского округа, как это предусмотрено Федеральным законом №220-ФЗ, не содержит сведений о вместимости транспортных средств, включенных в лот №1 и лот №2, которые используются для перевозок по маршрутам регулярных перевозок №№ 101, 108, 109, 110, 112, 114, 117, 118, 122, 123, 129, 130, 131.

Оспариваемое постановление № 1292-па от 18.07.2017г. помимо требований к классу транспортных средств, содержит требование к вместимости, а именно: «Транспортное средство, категории «М3», вместимостью не менее 100/20», что является нарушением требований пункта 9 части 1 статьи 26 Федерального закона №220-ФЗ, а также противоречит требованиям постановления администрации Ангарского городского округа от 22.06.2016г. № 1165-па «О внесении изменений в Постановление администрации Ангарского городского округа от 28.03.2016г. № 630-па «Об утверждении реестра маршрутов регулярных перевозок на территории Ангарского городского округа».

Вместе с тем, судом первой инстанции не учтено следующее.

Частями 1 и 3 статьи 6 Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" установлено, что объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства подлежат обязательному категорированию с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Федеральным законом, которое осуществляется компетентными органами в области обеспечения транспортной

безопасности.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществления Федеральным дорожным агентством в соответствии с приказом Минтранса России от 21 февраля 2011 № 62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности».

Поскольку реестр категорированных транспортных средств является публичным, размещен на сайте Федерального дорожного агентства (www.rosavtodor.ru), что сторонами и не оспаривается, у организатора конкурса отсутствует необходимость в запросе каких-либо документов относительно присвоения категорий транспортным средствам потенциальных участников.

Кроме того, как обоснованно указывает апеллянт, отсутствие необходимости предоставлять участникам какие-либо документы относительно исполнения обязанности по категорированию транспортных средств не может быть квалифицировано как нарушение прав участников.

Указывая на то, что положениями Федерального закона 220-ФЗ не предусмотрена такая характеристика транспортного средства как «вместимость», суд также не учел, что в данном случае критерий конкурсной документации, предусматривающий учет вместимости пассажирского автосалона, не противоречит отраслевому законодательству.

Согласно пункту 4.4.4 Государственного стандарта РФ ГОСТ Р 51825-2001 "Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования", утвержденного постановлением Госстандарта РФ от 14 ноября 2001 N 461-ст, нормы вместимости относятся к техническим характеристикам транспортного средства. В связи с чем администрация Ангарского городского округа, реализуя предоставленные ей полномочия в сфере организации транспортного обслуживания, была вправе установить дополнительный критерий вместимости салона автотранспортного средства как характеристику, влияющую на качество перевозок.

Отсутствие же в реестре маршрутов указания на вместимость транспортных средств не влияет на право организатора конкурса устанавливать соответствующий критерий в конкурсной документации, поскольку иное также нарушало бы принцип самостоятельности органов местного самоуправления в сфере организации транспортного обслуживания по муниципальным маршрутам.

Кроме того, вопрос о соответствии закону нормативного акта, которым установлен реестр маршрутов Ангарского городского округа, предметом рассмотрения по настоящему

делу и не является. Применительно к положениям статьи 13 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации речь может идти исключительно о вопросе неприменения судом такого нормативного правового акта.

Судом первой инстанции установлено, что истек срок, установленный пунктом 10 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ, согласно которому в течение ста восьмидесяти дней со дня официального опубликования настоящего Федерального закона органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления приводят законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, муниципальные нормативные правовые акты в соответствие с положениями настоящего Федерального закона. В течение ста восьмидесяти дней со дня официального опубликования Федерального закона №220-ФЗ Администрация не определила документом планирования, что осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством проведения процедур, которые действовали до вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ.

По мнению суда первой инстанции, данным бездействием администрации нарушаются права и законные интересы остальных претендентов, желающих осуществлять пассажирские перевозки. По истечении 180 дней после официального опубликования Федерального закона № 220-ФЗ, орган местного самоуправления не принимает никаких муниципальных правовых актов, регламентирующих дальнейшее проведение конкурсных процедур на право осуществления пассажирских перевозок по регулируемым маршрутам, а 16.03.2016г. публикует документ планирования, в котором оговаривается, что конкурсные процедуры проводятся по правилам, которые действовали до вступления в силу Федерального закона № 220-ФЗ.

Постановление администрации Ангарского городского округа от 14.03.2016г. № 484-па «Об утверждении документа планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в Ангарском городском округе» размещено на официальном сайте города Ангарска 16.03.2016г., срок приведения муниципальных правовых актов в соответствие с Федеральным законом №220-ФЗ истек, а следовательно, организатор торгов обязан проводить процедуры в порядке, установленном Федеральным законом №220-ФЗ, а именно в соответствии с законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Более того, в соответствии с Федеральным законом № 220-ФЗ обязательным является утверждение документа планирования регулярных перевозок - нормативного правового акта высшего исполнительного органа государственной власти субъекта

Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции соответственно уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченных органов местного самоуправления.

Документ планирования регулярных перевозок - это программа развития регулярных перевозок на определенную перспективу, то есть это мероприятия не в отношении отдельного маршрута, а в отношении всей маршрутной сети.

Федеральным законом регламентируются только отдельные мероприятия, которые могут быть включены в этот документ, в частности, перспективный план по оптимизации маршрутной сети и структуры перевозок (установление специализации остановочных пунктов межрегиональных маршрутов по направлениям перевозок, отмена отдельных маршрутов, изменение вида перевозок по отдельным маршрутам), а также помаршрутный график перехода на контрактную систему.

Документ планирования, является основой для государственных муниципальных заказчиков в целях выполнения статей 16, 17, 18 Федерального закона № 44-ФЗ.

Из положений этих норм следует, что региональный, муниципальный документ планирования должен учитывать комплексное развитие транспортной инфраструктуры, содержать механизмы планирования, источники финансирования и сроки выполнения планируемых мероприятий.

Судом первой инстанции установлено, что документ планирования регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в Ангарском городском округе, утвержденный Постановлением администрации Ангарского городского округа от 14.03.2016г. № 484-па не содержит механизма планирования и источников финансирования.

Вместе с тем, по мнению суда апелляционной инстанции, указанные выводы не имеют правового значения для рассмотрения настоящего спора и не влияют на законность опарываемого ненормативного правового акта.

При этом суд отмечает, что поскольку документом планирования Ангарского городского округа установлен срок заключения муниципального контракта и Постановление администрации Ангарского городского округа от 14.03.2016г. № 484-па является действующим, ни кем, и в том числе заявителями, не оспорено, администрация Ангарского городского округа была вправе проводить конкурсы на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок в порядке, действовавшем до вступления в силу Федерального закона 220-ФЗ.

Статьей 14 Федерального закона № 220-ФЗ предусмотрено, что государственный или муниципальный контракт, предметом которого является выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, будет заключаться в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013г. № 44 «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

При этом судом первой инстанции установлено, что Администрацией Ангарского городского округа в нарушение положений Федерального закона № 44-ФЗ не определена цена контракта, что является существенным нарушением процедуры проведения конкурса.

Однако указанные выводы суда неправомерны и не могут быть приняты во внимание, поскольку конкурс на право заключения договора об осуществлении регулярных перевозок указанного и не предусматривает.

В силу части статьи 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации в случае, если арбитражный суд установит, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решения и действия (бездействие) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и не нарушают права и законные интересы заявителя, суд принимает решение об отказе в удовлетворении заявленного требования.

По совокупности установленных обстоятельств суд апелляционной инстанции не усматривает оснований для признания оспариваемого постановления несоответствующим закону и нарушающим права и законные интересы заявителей в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

В связи с чем на основании пунктов 2-4 части 1 статьи 270 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обжалуемое решение подлежит отмене с принятием по делу нового судебного акта об отказе в удовлетворении заявленных требований.

Четвертый арбитражный апелляционный суд, руководствуясь статьями 268-271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации,

ПОСТАНОВИЛ:

Решение Арбитражного суда Иркутской области от 12 февраля 2018 года по делу № А19-17653/2017 отменить.

Принять по делу новый судебный акт.

В удовлетворении заявленных требований отказать.

Постановление вступает в законную силу с момента его принятия и может быть обжаловано в Арбитражный суд Восточно-Сибирского округа через арбитражный суд первой инстанции в срок, не превышающий двух месяцев с даты принятия.

Председательствующий

Д.В. Басаев

Судьи

Н.В. Ломако

В.А. Сидоренко