

Ковалёв А. В., советник отдела предпринимательства, услуг и инвестиций Департамента развития предпринимательской деятельности Евразийской экономической комиссии, Москва, kovalev_alexandr@list.ru

Услуги по хранению задержанных транспортных средств как сфера обращения товара. Применение мер антимонопольного реагирования

В статье исследованы подходы судебных органов Российской Федерации к рассмотрению вопросов деятельности штрафных стоянок при оказании услуг по хранению задержанных транспортных средств и определению таких услуг в качестве товарного рынка для целей применения мер антимонопольного реагирования. Проведен анализ правоприменительной практики антимонопольных органов Российской Федерации по выявлению и пресечению злоупотребления штрафными стоянками своим исключительным положением на товарном рынке, и на основании данной практики раскрыты подходы к определению продуктовых границ, необходимых для установления наличия доминирующего положения. Автором предложен подход по определению таких границ в целях выработки его единообразного применения при возбуждении и рассмотрении антимонопольными органами дел о нарушении антимонопольного законодательства. Приведены примеры злоупотреблений штрафными стоянками своим положением при помещении на них задержанных транспортных средств и возможных последствиях для водителей при таком злоупотреблении. Автором также высказано предположение о возможном наличии нескольких штрафных стоянок в пределах одного муниципального образования и праве водителя на выбор штрафной стоянки при помещении его задержанного транспортного средства на хранение.

Ключевые слова: услуги штрафных стоянок по хранению задержанных транспортных средств, водитель транспортного средства — «покупатель (потребитель) поневоле», товарный рынок, злоупотребление штрафными стоянками доминирующим положением.

Введение

Многие водители сталкивались с ситуацией, когда их транспортное средство помещалось на штрафную стоянку. Не ошибусь, если предположу, что наиболее запоминающимся фактом при возврате задержанного транспортного средства является сумма услуг штрафной стоянки за его хранение.

Получая квитанцию об оплате, водитель может удивиться предъявленной сумме не меньше, чем при получении квитанции об оплате коммунальных услуг. Возникает

вопрос, а обоснованно ли рассчитана сумма за оплату таких услуг и нет ли злоупотребления со стороны штрафной стоянки?

Казалось бы, все предельно просто — если штрафная стоянка злоупотребляет своим положением, то в отношении нее можно применить меры антимонопольного реагирования, в частности при нарушении штрафной стоянкой установленного порядка ценообразования.

В то же время есть мнение, что услуги штрафных стоянок не являются товаром в понятиях антимонопольного законодательства, поскольку водитель в рассматри-

ваемом случае добровольно не приобретает услугу, ему она «навязывается», а следовательно, нет и товарного рынка, в связи с чем отсутствуют правовые основания для применения мер антимонопольного реагирования.

Услуги по хранению задержанных транспортных средств как сфера обращения товара

В определении Кассационной коллегии Верховного Суда Российской Федерации (далее — ВС РФ) от 25 июля 2006 г. № КАС06–260 было отмечено, что помещение транспортного средства на штрафную стоянку и его хранение не названы в числе мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, данные действия осуществляются после применения таких мер на основании части 5 ст. 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Отношения, связанные с помещением транспортного средства на стоянку и его хранением, возникают на основании названной нормы закона, но находятся вне сферы действия административного законодательства.

В силу ст. 906 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) на них распространяются правила главы 47 ГК РФ, регулирующие обязательства хранения, ответственность за их неисполнение. Поклажедателем в данном случае является не должностное лицо ГИБДД, которое в целях обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств устранило правонарушение, а лицо, вещь которого помещена на хранение в силу закона, а именно: водитель (владелец, представитель владельца), независимо от вида его права на транспортное средство, переданное на хранение.

Таким образом, Кассационная коллегия ВС РФ определила не только наличие взаимоотношений между штрафными стоянками (продавцами) и водителями задержанных транспортных средств (покупателями),

но и сформировала предпосылки для дальнейшего рассмотрения системы этих взаимоотношений в плоскости рыночных отношений.

В последующем Федеральным Арбитражным Судом Уральского округа в постановлении от 22 мая 2012 г. № Ф09-2514/12 по делу № А07-10681/2011 было отмечено, что при помещении задержанного транспортного средства на стоянку и его хранении возникают обязательства хранения в силу закона, на которые в соответствии со ст. 906 ГК РФ распространяются правила главы 47 данного Кодекса. В соответствии со ст. 896–898 ГК РФ поклажедатель обязан выплатить хранителю вознаграждение за хранение вещи, а также возместить ему расходы на ее хранение.

Кроме того, в рамках данного дела судом был поддержан вывод о гражданско-правовой природе отношений по хранению задержанного транспортного средства на штрафной стоянке и о необходимости соблюдения требований антимонопольного законодательства к указанным отношениям.

Теперь обратимся к судебному акту арбитражного суда, рассмотревшего дело с участием лица, оказывавшего услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств.

Арбитражным судом Республики Хакасия рассматривалось дело № А74-905/2007 по исковому заявлению прокурора Республики Хакассия к УВД по г. Абакану к индивидуальному предпринимателю (далее — ИП) о признании недействительным договора о взаимодействии должностных лиц органов внутренних дел Российской Федерации с лицами, ответственными за хранение транспортных средств на специализированной стоянке и их выдачу, заключенного между указанными лицами без проведения конкурсных процедур.

Как следует из судебного акта, прокурор считал, что оспариваемый договор не соответствует ст. 16 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите

конкуренции» (далее — Закон № 135-ФЗ). Поскольку ИП1, осуществляя деятельность на основании оспариваемого договора, получает прибыль, заключение договора без уведомления неопределенного круга лиц ограничивает конкуренцию на товарном рынке данных услуг, поэтому договор может быть заключен только на условиях конкурса.

Судом установлено, что при отсутствии в законе ограничений права на оказание платных услуг по транспортировке и хранению задержанных транспортных средств товарный рынок данных услуг, специфических в силу элемента принудительности и отличающихся от рынка услуг платных стоянок, признается равнодоступным для любых его участников.

Управление внутренних дел по г. Абакану не обеспечило соблюдение данного принципа при заключении договора с ИП1, нарушив тем самым Закон № 135-ФЗ.

В рассматриваемом случае речь идет о товарном рынке услуг штрафных стоянок по хранению задержанных транспортных средств.

Являясь ИП1, данный хозяйствующий субъект осуществляет деятельность с целью извлечения прибыли, поэтому оказываемые им услуги по хранению задержанных транспортных средств, несмотря на то, что они оказываются принудительно без заключения договора с владельцами (пользователями) транспортных средств и оплачиваются по регулируемым ценам, носят коммерческий характер.

По результатам рассмотрения дела суд удовлетворил иск прокурора, договор признан недействительным.

В последующем позицию Арбитражного суда Республики Хакасия также поддержали апелляция и кассационная инстанции.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации отказал Управлению внутренних дел по г. Абакану в передаче дела № А74-905/2007 в президиум Высшего Арбитраж-

ного Суда Российской Федерации для пересмотра в порядке надзора судебных актов первой, апелляционной и кассационной инстанций.

Значимость приведенного судебного акта для целей установления взаимоотношений между штрафной стоянкой и водителем задержанного транспортного средства заключается в том, что судом сформирована позиция о наличии товарного рынка услуг по хранению задержанных транспортных средств на основании коммерческого характера услуг по хранению задержанных транспортных средств, оказываемых продавцом покупателю.

Большое значение имеет также тот факт, что судом установлено привлечение ИП различных лиц для оказания услуг автоэвакуатора. Однако услуги по перемещению в рамках рассмотренного судебного разбирательства не определены сферой обращения товара (товарным рынком) ввиду их некоммерческого характера, поскольку до 1 июля 2012 г. в соответствии с законодательством Российской Федерации плата за перемещение транспортного средства не взималась.

Учитывая, что с 1 июля 2012 г. плата взимается как за хранение задержанного транспортного средства, так и за его перемещение, т. е. данные услуги носят коммерческий характер, а также принимая во внимание положения указанных судебных актов, можно констатировать, что в настоящее время услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств представляют собой товар, с одной отличительной особенностью — владелец транспортного средства обязан «приобрести» соответствующие услуги в силу предписаний закона.

При этом не водитель задержанного транспортного средства определяет лицо, которым оказываются соответствующие услуги, и в такой ситуации водителя транспортного средства можно назвать «покупателем (потребителем) поневоле».

Позиция о наличии товарного рынка услуг по хранению задержанных транспортных средств также нашла свое отражение в постановлениях Федерального Арбитражного Суда Восточно-Сибирского округа от 16 апреля 2009 г. № А33-8049/08-Ф02-1348/09, Федерального Арбитражного Суда Западно-Сибирского округа от 7 декабря 2011 г. по делу № А81-842/2011, Федерального Арбитражного Суда Уральского округа от 22 мая 2012 г. № Ф09-2514/12.

Учитывая изложенное, услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств можно считать сферой обращения товара, а действия (бездействия) штрафных стоянок надлежит рассматривать через призму антимонопольного законодательства.

Практика пресечения антимонопольными органами злоупотреблений штрафных стоянок

В настоящее время уже формируется практика антимонопольных органов по пресечению нарушений антимонопольного законодательства штрафными стоянками.

Одним из наиболее распространенных видов нарушения штрафстоянками антимонопольного законодательства является злоупотребление доминирующим положением. Приведем несколько примеров.

Пример 1. Комиссия УФАС по Республике Алтай по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее — Комиссия УФАС по РА) рассмотрела дело по признакам нарушения индивидуальным предпринимателем, осуществляющим перемещение и хранение задержанных транспортных средств (далее — Предприниматель), установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

В ходе рассмотрения дела Комиссией УФАС по РА было установлено:

Плата за хранение задержанного транспортного средства взимается в размере, установленном органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации. В этой связи Комитетом по тарифам

Республики Алтай были утверждены для Предпринимателя тарифы на оказание услуг по хранению задержанных транспортных средств, в частности для транспортного средства категории «В» массой до 3,5 т — 25,80 руб./ч, за сутки в таком случае — $25,80 \times 24 = 619,20$ руб.

Предприниматель предъявил оплату за услуги хранения задержанного транспортного средства за 10 суток в размере 650 руб. за сутки либо 27,08 руб./ч.

Следовательно, Предприниматель, взимая плату в размере 650 руб. за сутки, получал дополнительный доход в сумме 308 руб. ($650 - 619,2 \times 10$) за каждые сутки.

Таким образом, самостоятельное установление размера платы за услуги специализированной стоянки является незаконным и, как следствие, не может применяться Предпринимателем при предъявлении счетов к оплате лицам, чьи транспортные средства находятся на специализированной стоянке (штрафстоянке).

По результатам рассмотрения дела Комиссия УФАС по РА приняла решение о признании Предпринимателя нарушившим часть 1 ст. 10 Закона № 135-ФЗ и предписала прекратить Предпринимателю нарушение антимонопольного законодательства путем прекращения применения неутвержденного Комитетом по тарифам Республики Алтай тарифа при оказании услуг специализированной стоянки.

Порядок взимания платы за неполный час хранения предметом рассмотрения антимонопольного органа не был.

Пример 2. Комиссия УФАС по Брянской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее — Комиссия УФАС по БО) рассмотрела дело по признакам нарушения индивидуальным предпринимателем, осуществляющим хранение задержанных транспортных средств (далее — ИП2), установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования.

В ходе рассмотрения дела Комиссией УФА по БО было установлено:

Плата за хранение транспортного средства на штрафной стоянке свыше одних суток¹ была рассчитана из общего времени хранения транспортного средства — 17 ч, включая время с момента задержания и до помещения на хранение.

Постановлением администрации Брянской области плата за хранение транспортного средства для категории «В» и «D» массой до 3,5 т установ-

¹ На момент рассмотрения дела законодательством Российской Федерации было предусмотрено, что плата за первые сутки хранения не взимается.

лена в размере 27 руб. за каждый полный час его нахождения на штрафной стоянке.

За хранение транспортного средства на штрафной стоянке с водителя задержанного транспортного средства была взыскана сумма в размере 459 руб. (17 ч × 27 руб.).

Вместе с тем срок хранения транспортного средства исчисляется в часах с момента его непосредственного помещения на штрафную стоянку.

Следовательно, фактически срок хранения задержанного транспортного средства на штрафной стоянке должен был рассчитываться с момента помещения на стоянку, что в итоге составило бы срок хранения 14 ч на сумму 378 руб. (14 ч × 27 руб.).

Таким образом, ИП2 производил расчеты за хранение транспортных средств на специализированной стоянке с нарушением порядка расчета срока хранения транспортного средства.

По результатам рассмотрения дела Комиссия УФАС по БО приняла решение о признании ИП2 нарушившим часть 1 ст. 10 Закона № 135-ФЗ.

Порядок взимания платы за неполный час хранения предметом рассмотрения антимонопольного органа не был.

Злоупотребление доминирующим положением, как правило, направлено на извлечение какого-либо материального блага лицом, злоупотребляющим своим доминирующим положением, — в данном случае получение дополнительного дохода.

К злоупотреблению доминирующим положением можно также отнести и создание препятствий по возврату водителю задержанного транспортного средства, т.е. «затягивание» времени по возврату, что, в свою очередь, приводит к увеличению расходов для водителя и увеличению дохода для штрафстоянки за услуги по хранению.

Отдельно остановлюсь на определении доли хозяйствующего субъекта на товарном рынке антимонопольным органом.

Антимонопольному органу для квалификации действий (бездействия) хозяйствующего субъекта как злоупотребление доминирующим положением, в частности, требуется проведение анализа состояния конкурентной среды на товарном рынке с целью определения положения хозяйствующего субъекта на рынке, а именно установление наличия доминирующе-

го положения, т.е. фактически речь идет об определении доли хозяйствующего субъекта.

Так, в решении по делу, рассмотренному Комиссией УФАС по РА, было установлено следующее:

«Географические границы товарного рынка услуг специализированной стоянки определены административными границами МО «Майминский район».

Географические границы рынка обусловлены тем обстоятельством, что импорт и экспорт услуг специализированной стоянки из других муниципальных образований не осуществляется, рынок закрытый по причине привязки задержанного автотранспорта к месту задержания, то есть территории МО «Майминский район».

Предприниматель является единственным продавцом по предоставлению услуг специализированной стоянки на территории МО «Майминский район» по договору взаимодействия с МВД по Республике Алтай, занимает доминирующее положение и соответственно его доля на данном рынке составляет 100%».

Из данного примера видно, что на территории муниципального образования деятельность по хранению задержанных транспортных средств осуществлял один-единственный хозяйствующий субъект. В такой ситуации определение доли не составит сложности и не приведет к возникновению дополнительных вопросов.

Однако какой подход применять при установлении доли на рынке и определению доминирующего положения, когда деятельность по хранению задержанных транспортных средств в границах одного муниципального образования осуществляют два и более хозяйствующих субъектов? Будет ли их доля рассчитываться от общего объема задержанных транспортных средств в муниципальном образовании и помещенных на хранение на штрафстоянку или доля для каждой штрафстоянки априори будет равна 100%?

До настоящего времени единообразного подхода к расчету доли на рынке услуг по хранению задержанных транспортных средств не выработано.

В то же время следует принять во внимание, что водитель транспортного средства в силу принудительного характера помещения транспортного средства на штрафстоянку не вправе пользоваться транспортным средством до выполнения всех необходимых требований и обязательств, связанных с возвратом транспортного средства, в том числе оплаты услуг по перемещению и хранению транспортного средства.

Следовательно, задержанное транспортное средство с момента помещения его на штрафную стоянку не только не может эксплуатироваться водителем, но также и не может быть перемещено на другую стоянку.

Таким образом, в силу принудительного характера лица, осуществляющего услуги по хранению задержанных транспортных средств, может злоупотреблять своим положением на рынке в сложившейся ситуации вне зависимости от количества хранимых задержанных транспортных средств — одного или нескольких.

В этой связи справедливо географическими границами рынка услуг по хранению задержанных транспортных средств, вне зависимости от количества помещенных на хранение задержанных транспортных средств, считать границы территории деятельности каждой штрафной стоянки в муниципальном образовании, а долю каждой штрафной стоянки, осуществляющей деятельность в соответствующих границах специально отведенного охраняемого места, соответственно равной 100%.

Пример 3. Комиссия УФАС по Вологодской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее — Комиссия УФАС по ВО) рассмотрела дело по признакам нарушения администрацией г. Вологды, Департаментом городского хозяйства администрации г. Вологды, индивидуальным предпринимателем, осуществ-

ляющим деятельность по перемещению и хранению задержанных транспортных средств (далее — ИПЗ), и индивидуальным предпринимателем, предоставившим ИПЗ земельный участок для стоянки транспортных средств (далее — ИП4), антимонопольного законодательства.

В ходе рассмотрения дела Комиссией УФАС по ВО было установлено следующее:

Постановлением администрации г. Вологды от 15 июня 2012 г. ИПЗ установлен тариф на хранение задержанных транспортных средств в следующих размерах:

- для категории «А» — 280 руб./ч,
- для категории «В» и «D» массой до 3,5 т — 565 руб./ч,
- для категории «С», «Е» и «D» массой более 3,5 т — 1130 руб./ч, негабаритные транспортные средства 1690 руб./ч.

Постановлением администрации г. Вологды от 18 июня 2012 г. ИПЗ установлен тариф на перемещение задержанных транспортных средств в размере 2700 руб. с одного транспортного средства.

До принятия указанных постановлений действовал тариф на хранение задержанных транспортных средств, установленный постановлением администрации г. Вологды от 7 сентября 2011 г., в следующих размерах:

- для категории «А» — 100 руб./ч,
- для категории «В» и «D» массой до 3,5 т — 200 руб./ч,
- для категории «С», «Е» и «D» массой более 3,5 т — 400 руб./ч, негабаритные транспортные средства 600 руб./ч. Перемещение задержанного транспортного средства на специализированную стоянку оплате не подлежало.

Таким образом, с 8 июля 2012 г. тариф на хранение задержанных транспортных средств вырос более чем в 2,5 раза.

Утверждение новых тарифов привело к тому, что владелец транспортного средства, по объективным причинам не имеющий возможности его забрать (например, по причине нахождения в больнице), фактически лишился принадлежащего ему транспортного средства из-за чрезвычайно большой и непосильной для большинства населения суммы счета, предлагаемого к оплате за хранение его задержанного транспортного средства на специализированной стоянке.

Подобный случай произошел с заявителем по данному делу, который лишился возможности пользоваться принадлежащим ему автомобилем. Заявитель в декабре 2012 г. попал в ДТП на территории Вологодского района, после которого был госпитализирован, а его автомобиль направлен на хранение на специализированную стоянку, где за несколько дней хранения (в сутки 13 560 руб. =

565 руб. × 24 ч), пока он находился в стационаре, ИПЗ был выставлен счет, который заявитель не мог оплатить одновременно из-за отсутствия необходимой суммы денежных средств. При этом гипотетическая возможность получения кредита не решала ситуацию, поскольку для получения кредита необходимо, по крайней мере, несколько дней, а учитывая стоимость суток хранения 13560 руб., стоимость «выкупа автомобиля» возрастает в несколько раз.

Как следует из решения антимонопольного органа, тарифы на хранение задержанных транспортных средств в г. Вологде, установленные постановлением администрации г. Вологды от 15 июля 2012 г., являются самыми высокими в Российской Федерации.

Рассмотрение материалов и подготовку проектов постановлений администрации г. Вологды об установлении подлежащих государственному регулированию цен (тарифов), в том числе тарифа на хранение и транспортировку задержанных транспортных средств, осуществлял Департамент городского хозяйства администрации г. Вологды (далее — ДГХ).

Таким образом, рассмотрение заявления ИПЗ, представленных им материалов, а в последующем и подготовку проектов постановлений администрации г. Вологды от 15 июня 2012 г., от 18 июля 2012 г., которыми были установлены тарифы на хранение и транспортировку задержанных транспортных средств, осуществлял ДГХ.

ДГХ не проверил экономическую обоснованность предлагаемых ИПЗ тарифов как на хранение задержанных транспортных средств, так и на их транспортировку, что привело к установлению администрацией г. Вологды завышенных тарифов на хранение и перемещение задержанных транспортных средств.

Так, ИПЗ указал в своих расходах, в частности:

— аренда земельного участка у ИП4 (площадь 14934,78 кв. м).

Комиссией по ВО было установлено, что фактически используемая площадь земельного участка, арендуемого ИПЗ у ИП4, значительно меньше (почти в два раза) заявленной в расходах и составляет менее 8000 кв. м;

— оказание услуг по уборке территории (механизированная), а также погрузке и выгрузке снега.

Комиссией УФАС по ВО также было установлено, что от снега ИП4 очищалась площадь штрафной стоянки более чем в три раза меньше заявленной в расходах.

При этом, несмотря на то, что уборка снега носит сезонный характер, в учет расходов была взята полная сумма расходов на уборку, как если бы снег убирался круглогодично. В то же время ИП4

другим лицам аналогичные услуги оказывал значительно дешевле.

Кроме того, в структуру тарифа на оказание услуг по хранению задержанных транспортных средств была включена прибыль ИПЗ в размере 3% от общих расходов на хранение задержанных транспортных средств.

Как было отмечено Комиссией УФАС по ВО, ДГХ не предпринял никаких действий по проверке обоснованности представленных ИПЗ данных. В последующем тарифы на хранение и транспортировку задержанных транспортных средств для ИПЗ были приняты Администрацией г. Вологды в полном объеме.

По результатам рассмотрения дела Комиссия УФАС по ВО приняла решение о признании:

— администрации г. Вологды нарушившей часть 1 ст. 15, ст. 16 Закона № 135-ФЗ;

— Департамента градостроительства и инфраструктуры администрации г. Вологды нарушившим часть 1 ст. 15, ст. 16 Закона № 135-ФЗ;

— ИПЗ нарушившим часть 1 ст. 10, часть 4 ст. 11, ст. 16 Закона № 135-ФЗ;

— ИП4 нарушившим часть 4 ст. 11 Закона № 135-ФЗ.

Как видно из приведенного примера, на конечный тариф услуг штрафной стоянки могут влиять различные обстоятельства, в том числе и действия (бездействие) иных субъектов (предпринимателей и органов власти).

Отличительной особенностью данного примера от других является масштаб описанных последствий. Если в других примерах последствия могли казаться не столь пугающими (взимание нескольких десятков или сотен рублей сверх законного тарифа), то в данном примере они уже весьма существенны — риск потери транспортного средства по причине непомерно высоких тарифов, затрудняющих оплату услуг за несколько дней хранения.

Заключение

Подводя итоги проведенного исследования, отметим, что услуги по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, несмотря на их принудительный характер, в понимании антимонопольного

законодательства являются товарными рынками, и следовательно, в отношении субъектов, оказывающих данные услуги, могут и должны применяться незамедлительные меры антимонопольного реагирования в случае наличия признаков нарушения антимонопольного законодательства.

Кроме того, констатируя наличие товарных рынков услуг по перемещению и хранению задержанных транспортных средств, необходимо также сказать и о наличии конкуренции между лицами, оказывающими такие услуги, а также о возможности наличия такой конкуренции в пределах одного муниципального образования.

В этой связи возникают вопросы: сколько может быть штрафных стоянок в одном муниципальном образовании, каков порядок отбора лиц для оказания услуг по хранению задержанных транспортных средств (штрафных стоянок) и может ли быть у водителя право на выбор штрафной стоянки ближайшей, «удобной» для него в случае создания в пределах одного муниципального образования двух и более штрафных стоянок?

Ответы на данные вопросы не менее интересны, чем суммы в квитанциях штрафных стоянок об оплате их услуг, и являются предметом для исследования другой статьи, касающейся транспарентности порядка отбора лиц для оказания услуг по хранению задержанных транспортных средств (штрафных стоянок) и права водителя задержанного транспортного средства на выбор штрафной стоянки.

Список литературы

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации.
3. Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции».
4. Определение Кассационной коллегии Верховного Суда Российской Федерации от 25 июля 2006 г. № КАС06–260.
5. Постановление Федерального Арбитражного Суда Уральского округа от 22 мая 2012 г. № Ф09-2514/12.
6. Постановление Федерального Арбитражного Суда Западно-Сибирского округа от 7 декабря 2011 г. по делу № А81-842/2011.
7. Постановление Федерального Арбитражного Суда Восточно-Сибирского округа от 16 апреля 2009 г. № А33-8049/08-Ф02-1348/09.
8. Решение Арбитражного суда Республики Хакасия от 13 июня 2007 г. № А74-905/2007.
9. Решение Комиссии Управления Федеральной антимонопольной службы по Вологодской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства от 30 сентября 2013 г. № 13–16/13.
10. Решение Комиссии Управления Федеральной антимонопольной службы по Брянской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства от 26 июля 2012 г. № 93.
11. Решение Комиссии Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Алтай по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства от 30 марта 2012 г. № 6.

References

1. Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarushenijah.
2. Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii.
3. Federal'nyj zakon ot 26 ijulja 2006 g. № 135-FZ «O zashhite konkurencii».
4. Opređenje Kassacionnoj kollegii Verhovnogo Suda Rossijskoj Federacii ot 25 ijulja 2006 g. № KAS06–260.
5. Postanovlenie Federal'nogo Arbitrazhnogo Suda Ural'skogo okruga ot 22 maja 2012 g. № F09-2514/12.
6. Postanovlenie Federal'nogo Arbitrazhnogo Suda Zapadno-Sibirskogo okruga ot 7 dekabnja 2011 g. po delu № A81-842/2011.
7. Postanovlenie Federal'nogo Arbitrazhnogo Suda Vostochno-Sibirskogo okruga ot 16 aprelja 2009 g. № A33-8049/08-F02-1348/09.
8. Reshenie Arbitrazhnogo suda Respubliki Hakassija ot 13 ijunja 2007 g. № A74-905/2007.

9. Reshenie Komissii Upravlenija Federal'noj antimonopol'noj sluzhby po Vologodskoj oblasti po rassmotreniju dela o narushenii antimonopol'nogo zakonodatel'stva ot 30 sentjabrja 2013 g. № 13–16/13.
10. Reshenie Komissii Upravlenija Federal'noj antimonopol'noj sluzhby po Brjanskoj oblasti po rassmotreniju dela o narushenii antimonopol'nogo zakonodatel'stva ot 26 ijulja 2012 g. № 93.
11. Reshenie Komissii Upravlenija Federal'noj antimonopol'noj sluzhby po Respublike Altaj po rassmotreniju dela o narushenii antimonopol'nogo zakonodatel'stva ot 30 marta 2012 g. № 6.

A. Kovalev, Eurasian Economic Commission (EEC), Moscow, Russia, kovalev_alexandr@list.ru

Services for the storage of the detained vehicles as sphere of circulation of commodities. Application measures of antimonopoly reaction

In article approaches of judicial authorities of the Russian Federation on consideration of questions of activity of tow pounds when rendering services for storage of the detained vehicles and to determining such services as the commodity market for application of measures of antimonopoly reaction are investigated. The analysis of law-enforcement practice of antimonopoly authorities of the Russian Federation on identification and suppression of abuse of tow pounds is carried out by the exclusive position in the commodity market and on the basis of this practice approaches to definition of the grocery borders necessary for establishment of existence of a dominant position are opened. The author offered approach by definition of such borders for elaboration of its uniform application at excitement and consideration antimonopoly to bodies of cases of violation of the antimonopoly law. Examples of abuses of tow pounds are given by the situation when placing of the detained vehicles on them and possible consequences for drivers at such abuse. By the author it is also suggested about possible existence several tow pounds within one municipality and the right of the driver for a choice of the tow pounds at the placement of his detainee of the vehicle on storage.

Keywords: services for storage of the detained vehicles by tow pounds, the driver of the vehicle — «buyer (consumer) constrainedly», commodity market, abuse of a dominant position by tow pounds.