

19.07.2018 № 44

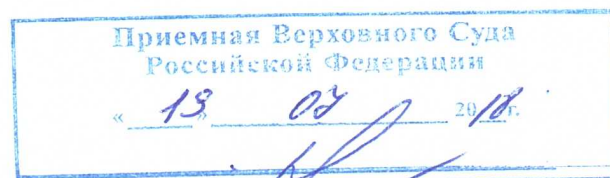
Верховный суд РФ

на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Тема: Скоростной трамвай (наземное метро) на Ленинском проспекте

<b>Административный истец</b>	
<b>ФИО</b>	Жуманов Рустам Турдыбаевич
<b>Дата рождения:</b>	06.11.1976
<b>Место рождения:</b>	г.Москва
<b>Адрес места жительства:</b>	108814, Москва, п. Сосенское, п. Коммунарка, ул. Ясная д.5, кв.116
<b>Контакты</b>	
<b>Мобильный:</b>	+7 905 557 4200
<b>E-mail:</b>	rzhumanov@mail.ru

<b>Административный ответчик</b>	
<b>Наименование органа</b>	Правительство РФ; Управление по г.Москве ФАС России (далее Управление)
<b>Оспариваемое решение: наименование, номер, дата</b>	Постановление Правительства РФ от 03.01.1992 №4; Письмо Управления от 23.04.2018 №ЕО/19169/18 (далее Письмо Управления)
<b>Суть оспариваемого бездействия</b>	Отказ в возбуждении антимонопольного дела
<b>Сведения о нарушенных правах, свободах и законных интересах административного истца</b>	ч.1 ст.34 и ч.1 ст.37 Конституции РФ
<b>Нормативные правовые акты и их положения, на соответствие которым надлежит проверить оспариваемое решение, действие (бездействие)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Конституция РСФСР от 12.04.1978 (в редакции от 01.11.1991);</li> <li>• Закон РСФСР «О собственности в РСФСР» от 24.12.1990;</li> <li>• статьей 14.3 федерального закона "О защите конкуренции" от 26.07.2006 N 135-ФЗ (далее Закон);</li> <li>• п.п. 9 и 10 п. 1.6, п.3.41, п.п. 4 п.3.43, п.3.47, п.п.2 п.3.49, 4.1, 5.11-5.15 Административного регламента ФАС России по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства РФ (далее Регламент)</li> </ul>



## Административное исковое заявление

### Краткое изложение сути

Прошу Верховный суд РФ (далее Суд) принять мое административное исковое заявление об обжаловании отказа Управления в возбуждении дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее Антимонопольное дело) в отношении Правительства Москвы (далее Мэрия), касаемо препятствования созданию скоростного трамвая по маршруту: Лубянская площадь – Ленинский проспект – Теплый Стан – Коммунарка (далее Линия ЛРТ (легкорельсового транспорта) или Проект, см. **Приложение 1**).

Прошу Суд принять во внимание позицию ФАС России, отраженную в письме от 07.06.2018 №АР/41901-ПР/18 (см. **Приложение 2**), относящее обжалование отказа к судебному порядку рассмотрения.

Вместе с тем, прошу отметить, что вышеупомянутая позиция ФАС России поступила в ответ на обращение на имя Президента РФ, которое в своем тексте содержало прямое указание на нарушение запрета на недобросовестную конкуренцию путем некорректного сравнения, установленного статьей 14.3 федерального закона "О защите конкуренции" от 26.07.2006 N 135-ФЗ (далее Закон). Вместе с тем Управление:

- не возбудило Антимонопольного дела, в соответствии с п. 3.49 Административного регламента ФАС России по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства РФ (далее Регламент);
- не вынесло предупреждения представителю органа власти субъекта РФ о пресечении нарушения ст. 14.3 Закона в противоречии с п.3.41 и 3.47 Регламента;

Прошу Суд также принять во внимание письма (далее Письма):

- Управления по Президента РФ по работе с обращениями граждан и организаций от 05.06.2018 №А26-02-57563591 (см. **Приложение 3**);
- Комитета по архитектуры и градостроительству г.Москвы (далее Москомархитектура) министру транспорта РФ от 06.06.2018 №МКА-20-5321/8-1 (см. **Приложение 4**), -

поскольку Письма содержат стереотипный ответ Москомархитектуры, также содержащий положение, нарушающее запрет, установленный статьей 14.3 Закона.

Поскольку обжалуемое Письмо Управления затрагивает круг вопросов, касающийся ряда системных проблем (далее Проблемы):

- объединение под руководством «строителей» органов территориального планирования и транспортного моделирования рождает ряд конфликтов интересов, вызванных разницей в жизненных циклах решений и задач: «строители» мыслят категориями годовых балансов строительных организаций, а планировщики должны мыслить горизонтами реализации генеральных планов, простирающимися на десятилетия вперед;
- коммерческая деятельность институтов территориального планирования имеет риски искажения корректности территориального планирования: решения о бюджетных

инвестициях в транспорт принимаются исходя из коммерческих планов застройщиков жилья, что методологически некорректно;

- монополия Метро на магистральные рельсовые пассажирские перевозки, поддерживаемая владельцем Метро – Правительством Москвы – усугубляет топологические уязвимости радиально-кольцевой схемы Метро и УДС, вкупе с центростремительными маятниковыми миграциями, -

которые будут искажать объективность оценки со стороны органов исполнительной власти города Москвы, прошу Суд назначить комплексную и независимую экспертизу, состав экспертов которой организационно и финансово был бы независим как от Правительства Москвы, так и от Минтранса России. Прошу Суд при рассмотрении вопроса о назначении экспертизы принять во внимание целесообразность привлечения в качестве участников экспертизы:

- Счетной палаты РФ (Контрольно-счетной палаты Москвы) по линии эффективности расходования бюджетных средств;
- ФСБ России по линии транспортной безопасности;
- ФАС России по линии антимонопольного законодательства.

В качестве мер предварительной защиты прошу Суд запретить какие-либо работы и траты бюджетных средств в отношении:

- заключенного договора от 17.04.2018 №72-0218-ОК-1 между АО "МОСИНЖПРОЕКТ" и АО "УРСТ" «Выполнение комплекса строительно-монтажных работ по строительству перегонных тоннелей и станционных комплексов объекта: «Линия вдоль Калужского шоссе на территории Большой Москвы (Парламентский центр, район «Коммунарка»). Линия метрополитена, станция метро «Новаторов» - станция метро «Столбово». Участок от ст. «Улица Новаторов» до ст. «Коммунарка»;
- размещенной Мэрией конкурсной заявки на проведение строительно-монтажных работ № 31806571646 «Выполнение строительно-монтажных работ по строительству перегонных тоннелей и станционных комплексов объекта: «Линия метрополитена станция метро «Новаторов» - станция метро «Севастопольский проспект», -

поскольку проведение данных работ (далее Конкурсы) по строительству конкурирующей за пассажиропоток с Линией ЛРТ линии метрополитена по маршруту: «Столбово» - «Ул.Новаторов» - «Севастопольский проспект» (далее Линия метро), - исказит объективность итогов экспертизы, если Суд примет положительное решение о назначении таковой.

Предлагаю Суду в качестве предмета экспертизы рассмотрение следующие вопросы (обоснование приведено далее в тексте):

- придание статуса федеральной особо охраняемой природной территории (далее ООПТ) озелененным территориям в пределах Садового кольца Москвы (далее Центр Москвы), включая восстановление/создание озелененных зон на Садовом и «Кремлевском»<sup>1</sup> кольцах Москвы;

<sup>1</sup> Улицы: Моховая, Охотный ряд, Театральный проезд, Новая площадь, Старая площадь, Лубянский проезд, Китайгородский проезд, Варварка, а также Кремлевская и Москворецкая набережные

- установлению платы за транзитный проезд частного автотранспорта в Центре Москвы в пользу Экологического фонда РФ (далее Платный транзит);
- оценка создания трамвайно-пешеходной зоны в пределах Центра Москвы;
- оценка предлагаемого механизма реализации и финансирования инфраструктурных проектов в области транспорта, учитывающего бюджетное неравенство регионов и существующий потенциал конфликтов интересов, затрагивающий процессы территориального планирования и транспортного моделирования (далее Механизм);
- оценка предложений по изменению действующего законодательства РФ в области реализации ГЧП проектов и концессий;
- замену Линии метро на Линию ЛРТ в качестве пилотного проекта, иллюстрирующего возможности Механизма;
- предложения по изменению муниципального статуса Метро на федеральный.

### Детализация содержания заявления

п.3 ч.2 ст.220 КАС РФ:

*«наименование, номер, дата принятия оспариваемого решения, дата и место совершения оспариваемого действия (бездействия)»*

Отказ Управления в возбуждении Антимонопольного дела, приведенный в Письме Управления, в отношении:

- проведения проверки нарушения антимонопольного законодательства в части сдерживания перехода рынка пассажирских перевозок рельсовым электротранспортом в Москве (далее Рынок ГЭТ или ГЭТ), как обладающего максимальной пассажироемкостью, в состояние конкуренции, препятствуя созданию сети скоростного трамвая на вылетных магистралях Москвы, в частности на Ленинском проспекте. Международный и российский опыт свидетельствует о возможности создания полноценной инфраструктуры рельсового ОТ за счет инвестиций, примером чему может быть Доклендское метро в Лондоне. Строительство железных дорог в самой России начиналось на правах концессий;
- проведения исследования на предмет установления доминирующего положения на Рынке ГЭТ в части создания и эксплуатации метро и трамвайных линий АО «Мосинжпроект», ГУП «Московский метрополитен», ГУП МосгортрансНИИпроект, ГУП «Мосгортранс»;
- дачи оценки корректности п.1 раздела VIII «Отраслевые и территориальные приоритеты» Инвестиционной стратегии г.Москвы от 26.02.2016 на предмет нарушений антимонопольного законодательства в части сужения сферы приоритетных направлений привлечения частных инвестиций до закупок подвижного состава;
- дачи оценки корректности приказа Москомэкспертизы от 25.11.2015 №129 «О проведении публичного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств бюджета города Москвы» на предмет нарушений антимонопольного законодательства в части п.5. Положения о проведении публичного технологического и ценового аудита инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств бюджета города Москвы, устанавливающего ответственной организацией за публичный аудит ГАУ г.Москвы «Московская государственная экспертиза»;

- принятия решения о целесообразности участия ФАС России в согласовании инвестиционных программ Мэрии в части создания метрополитена, строительства улиц и дорог.

п.4 ч.2 ст.220 КАС РФ:

*«сведения о том, в чем заключается оспариваемое бездействие (от принятия каких решений либо от совершения каких действий в соответствии с обязанностями, возложенными в установленном законом порядке, уклоняются орган, организация, лицо, наделенные государственными или иными публичными полномочиями)»*

В Письме Управления некорректно определен маршрут Линии ЛРТ: от станции метро «Ул.Новаторов» до «Столбово», который относится к Линии метро. Некорректность в определении маршрута Линии ЛРТ в начале Письма Управления ставит под сомнение корректность дальнейших выводов.

В Письме Управления не приведен анализ фразы из многократно цитируемого письма Москомархитектуры от 17.01.2018 №МКА-20-93/8-1, в которой использовано выражение запрещенное статьей 14.3 Закона:

«Прогнозируемые пассажирские потоки на линиях метрополитена, при реализации застройки, заложенной в Генеральном плане города Москвы, в часы пик, составят порядка 25,0 – 30,0 тыс.чел. в каждом направлении (на подходах к МКАД). Данные пассажирские потоки возможно перевести **только** метрополитеном».

Употребление выражения «только метрополитеном» искажает действительность, поскольку преимущество метрополитена заключается в обособлении железнодорожного полотна за счет подземного прохождения, которое является рукотворным фактором. Такими же рукотворными факторами может быть достигнуто обособление полотна скоростного трамвая при 5-7 кратной экономии капитальных затрат, допускающей **внебюджетные источники** финансирования, в сравнении с подземным прохождением:

- осевое прохождение линий скоростного трамвая в пределах улиц;
- разделение зон оплаты и посадки;
- увеличение количества и ширины дверей;
- увеличение длины трамвайных поездов до 70-90 метров;
- использование систем сигнализации, централизации и блокировки.

п.6 ч.2 ст.220 КАС РФ:

*«сведения о правах, свободах и законных интересах административного истца, которые, по его мнению, нарушаются оспариваемыми решением, действием (бездействием) ...»*

Руководствуясь ч.1 ст.34 Конституции РФ: *«Каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности»*, - и ч.1 ст.37 Конституции РФ: *«Труд свободен. Каждый имеет право свободно распоряжаться своими способностями к труду, выбирать род деятельности и профессию»*, -

начиная с 2011 года, в инициативном порядке мной предпринимаются усилия по созданию Линии ЛРТ. Создание Линии ЛРТ предлагалось и предлагается из внебюджетных

источников. В период с 2011 по 2016 годы усилия предпринимались от лица учрежденной мной ООО «Бюро проектов». В связи с Проблемами ООО «Бюро проектов» в 2016 было исключено из ЕГРЮЛ как недействующее лицо. Дальнейшие усилия мной предпринимаются в качестве физического лица.

Мотивы к созданию Линии ЛРТ мной видятся в следующем:

- маршрут Линии ЛРТ пролегает преимущественно по густонаселенным районам столицы, лишенным скоростного транспорта, что вынуждает население тратить время (до 30 минут) на дорогу к ближайшим станциям метро Калужско-Рижской или Сокольнической линий метро;
- Линия ЛРТ может быть реализована из внебюджетных источников, так как экономические параметры проекта при согласованной по срокам и содержанию реконструкция улично-дорожной сети, затрагиваемой ЛРТ, позволяют окупить создаваемую трамвайную инфраструктуру за 10-12 лет;
- Линия метро не целесообразна, поскольку планируется второй по счету в данный малоосвоенный район Новой Москвы в дополнение к продлеваемой Сокольнической линии метро от станции метро «Саларьево» до «Столбово»;
- стартовавшая в г.Москве реновация жилья предоставит потенциальному потребителю массу более привлекательного по местоположению жилья в «срединном поясе» старой Москвы и породит массу инвестиционных рисков для новых девелоперских проектов в Новой Москве, в дополнение к имеющимся рискам повышенной макроэкономической турбулентности;
- существующее население ТиНАО г.Москвы, попадающее в зону тяготения, может быть с многократным резервом обслужено Линией ЛРТ и продленной Сокольнической линии метро.

Переписка с Мэрией касаясь Линии ЛРТ ведется начиная с 2011 (см. **Приложение 5**, Анализ переписки с Правительством Москвы, далее Анализ 1) и первоначальной заинтересованный отклик (см. **Приложение 6 и 7**) сменился негативной реакцией (см. **Приложение 8**). В 2014 году Мэрия начала проектирование линии метрополитена по маршруту от планируемой станции метро «Ул.Новаторов» (Большая кольцевая линия) до планируемой станции метро «Столбово» (п. Коммунарка, ТиНАО), далее Линия метро. Позднее были приняты решения о продлении Линии метро от «Ул.Новаторов» до станции МЦК «Крымская».

Поскольку переписка с Мэрией не привела к успеху, мной было предпринято обращение на имя председателя Правительства РФ (см. **Приложение 9**). Последовавшая переписка с рядом федеральных министерств и ведомств также к успеху не привела (см. **Приложение 10**, Анализ переписки с Правительством РФ, далее Анализ 2).

Ответы, последовавшие за моими обращениями на глав Минэкономразвития России (см. **Приложение 11**), Минтранса России (см. **Приложение 12**), Минприроды России (см. **Приложение 13**), Минкультуры России (см. **Приложение 14**), Минстроя России (см. **Приложение 15**), не привели к комплексной и содержательной реакции на все заданные вопросы и просьбы (см. Анализ 2). Анализ ответов федеральных министерств и службы, а также Проблемы были приведены в обращении на имя Президента РФ от 22.05.2018 №31 (от 23.05.2018 №575635, см. стр. 4-6, **Приложение 16**):

- неопределенность в установлении ответственного департамента Мэрии за рассмотрение проекта Линии ЛРТ (см. 3 абзац сверху, страница 6, **Приложение 16**);
- административная автономность действий Мэрии, ограниченных управленческим горизонтом субъекта РФ, не позволяет принимать планировочные решения, адекватно соответствующие столичному статусу города и положению крупнейшей городской агломерации страны, впитавшей более 10% населения всей федерации (см. Анализ 1);
- эксклюзивные полномочия территориального планирования, объединенные в одном подведомственном Мэрии ГАУ «НИИиПИ Генплана Москвы», затрагивающие как улично-дорожную сеть (далее УДС), так и перспективные линии городского пассажирского транспорта общего пользования (далее ОТ), позволяют закреплять монопольные позиции другого подведомственного Мэрии ГУП – «Московский метрополитен»;
- Мэрия, определяя как объем и назначение расходования бюджета, так и, в лице подведомственных предприятий, осваивая бюджеты, не заинтересована объективно оценивать эффективность своих трат, что усугубляется отказом федеральных министерств оценивать планировочные решения Мэрии (см. Анализ 2);
- проектируя вылетные магистрали, не закладывая коридора, обособляющего пути трамвая и вытесняя его на периферию города, Мэрия создает предпосылки для концентрации перевозок в одном виде транспорта – метро, что, учитывая характер транспортных потоков и положение региона, создает топологические уязвимости для безопасности транспортной системы;
- периферийные участки ГЭТ, проходящие, по сравнению со старой Москвой, по малозаселенным территориям, не оправданы экономически и влекут за собой либо неэффективные бюджетные расходы, либо замену на автобусные маршруты, что, кстати говоря, более эффективно.

Мои доводы о нецелесообразности Линии метро были Мэрией проигнорированы и в 2018 году были объявлены Конкурсы на проведение строительно-монтажных работ по созданию Линии метро.

В рамках своего второго обращения на имя Председателя Правительства РФ от 24.05.2018 №32 (вх. номер П-57873 от 24.05.2018, см. **Приложение 17**) были проанализированы ответы от Минэкономразвития России, Минфина России, Минтранса России, ФАС России, Минпромторга России и Ростехнадзора России, которые содержали совпадающие позиции в части:

- отнесения вопроса Линии ЛРТ к ведению Мэрии;
- целесообразности использования существующих правовых механизмов, предлагаемых Федеральным законом от 13.07.2015 №224-ФЗ "О государственно-частном партнерстве..." (далее 224-ФЗ) и Федеральным законом от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее 115-ФЗ).

Относительно проблем использования правовых механизмов, предусмотренных Законами, прошу Суд обратить внимание на ряд сложностей (далее Правовая лагуна):

- по совокупности положений 224-ФЗ, Федерального закона от 13.07.2015, №220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», Федерального закона от 04.05.2011 №99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов

деятельности" требуется лицензия на перевозки ГЭТ, которая отсутствует в перечне лицензируемых видов деятельности;

- метрополитен отсутствует в качестве допустимого объекта ГЧП в 224-ФЗ;
- 115-ФЗ устанавливает рядом своих положений фактическую презумпцию вины концессионера за нарушение концессионных соглашений, что рискованно, учитывая Проблемы;
- **224-ФЗ и 115-ФЗ не предусматривают инициацию ГЧП-проекта физическим лицом.**

Предлагаю вниманию Суда ряд предложений, направленных также в федеральные министерства, без которых успешное создание Линии ЛРТ чрезвычайно затруднительно:

- воссоздание озелененных территорий на Садовом и «Кремлевском» кольцах и придание им и озеленению Бульварного кольца статуса федеральной ООПТ с рабочим названием «Исторический центр Москвы» (далее ООПТ);
- создание защитной зоны в пределах Колец<sup>2</sup> и прочей УДС в пределах Центра Москвы, вводящей Платный транзит;
- вытеснение с проезжей части УДС Центра Москвы автомобилей **экологически чистым** и **малозумным** пассажирским транспортом, обладающим существенным потенциалом пропускной способности и возможностью **беспилотного** и/или **дистанционно-управляемого** движения: трамваи и скоростные трамваи;
- пилотным проектом предлагаю Линию ЛРТ.

Предложения сформулированы исходя из следующих Факторов:

- архитектурно-градостроительное единство городского ландшафта Москвы, являющееся самостоятельным архитектурным феноменом;
- Центр Москвы представляет собой место наивысшего сосредоточения объектов культурного наследия (далее ОКН), отражающее историко-культурную эволюцию страны;
- Центр Москвы в своей большей части отнесен к буферной зоне объекта всемирного наследия ЮНЕСКО «Московский Кремль и Красная площадь»;
- обусловленная исторически радиально-кольцевая структура УДС Москвы и Метро;
- центростремительная трудовая миграция, являющаяся следствием престижности, Центра Москвы и, в связи с этим, местом наивысшей концентрации мест приложений труда;
- бесплатный характер использования УДС Центра Москвы и связанный с ним дефицит дорожного ресурса, который невозможно устранить, игнорируя стоимостной параметр пользования УДС.

Дополнительными аргументами в пользу введения Платного транзита могут служить следующие соображения (далее Доводы):

- существенное снижение количества ДТП с участием автотранспорта в одной из самых загруженных частей Москвы;

---

<sup>2</sup> Садовое кольцо, Бульварное кольцо и «Кремлевское» кольцо: Моховая, Охотный ряд, Театральный проезд, Новая площадь, Старая площадь, Лубянский проезд, Китайгородский проезд, Варварка, а также Кремлевская и Москворецкая набережные.



- вытеснение с пространства УДС автотранспорта за счет предоставления проезжей части Центра Москвы экологически чистому наземному городскому электротранспорту позволит:
  - сократить размер негативного воздействия на окружающую среду;
  - снизить негативные предпосылки для ухудшения санитарно-эпидемического состояния в зоне наибольшей концентрации дневного населения города Москвы;
- улучшение пешеходной и транспортной доступности ОКН, располагающихся преимущественно в Центре Москвы, для основной массы населения столицы, являющейся пользователями ОТ (около 80%);
- повышение общественной безопасности за счет снижения числа мобильных объектов в пределах Центра Москвы;
- улучшение антитеррористической устойчивости метрополитена, как минимум, в отношении Калужско-Рижской и Сокольнической линий метро, являющихся одними из наиболее загруженных, направленных в сторону территорий Новой Москвы.

Прошу Вас отметить, что:

- метрополитен в таких крупнейших агломерациях как Москвы и С.Петербург имеет общегосударственное значение как по масштабам капитальных затрат и возимых пассажиропотоков, так и по вносимому вкладу в транспортную стабильность и устойчивость транспортных коммуникаций практически пятой части населения страны;
- монополия Метро на магистральные перевозки ГЭТ крайне усугубляет негативное влияние в случае возникновения каких-либо актов незаконного вмешательства (далее АНВ), на облик страны и социальную стабильность, учитывая столичный статус региона и долю затронутого населения. **АНВ 03.04.2017 в г. С.-Петербурге парализовал передвижение пассажиров в многомиллионном городе на несколько часов!**
- (повтор аргумента) преимущество Метро рукотворно: обособление путей путем подземного прохождения маршрутов;
- (вариация упомянутого ранее аргумента) провозной потенциал скоростного трамвая также может быть увеличен рукотворными факторами при институциональной заинтересованности Мэрии в полимодальности транспортной системы:
  - согласованная реконструкция УДС с осевой трассировкой путей ЛРТ и изменение схем организации дорожного движения в Центре Москвы;
  - организация Платного транзита, позволит решать транспортные проблемы более экономным для бюджета способом, устраняя при этом террористическую уязвимость Метро, усугубляемую как подземным способом движения, так и радиально-кольцевой структурой метро;
- подведомственный статус ГАУ «НИИиПИ Генплана Москвы» и ГУП «МосгортрансНИИПроект» и необходимость коммерческой деятельности, рождает конфликт интересов, снижающий эффективность планирования. Свежий пример, планировавший новый центр Москвы – АДЦ «Коммунарка» с точки зрения УДС имеет весьма стихийную структуру, которая не имеет потенциала расширения проезжей части и создает «бутылочное горлышко» в Коммунарке при приближении к Калужскому шоссе на улице А.Монаховой – единственной связи с Москвой (планируемый дублер шоссе будет наследовать проблему);

- функция по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере ГЭТ (включая метрополитен) и дорожного хозяйства относится к полномочиям Минтранса России;
- Метро было передано из ведения МПС СССР в собственность г.Москвы постановлением Правительства РФ от 03.01.1992 №4 с сохранением статуса железнодорожного транспорта, таким образом, избегая Правовой лакуны;
- смена собственника метрополитена в Москве может интерпретироваться в качестве передачи полномочий Российской Федерации, как продолжателя СССР, г. Москве, как субъекту РФ;
- в соответствии с п.7 статьей 26-3 Федерального закона от 22.09.1999 №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ» (далее 184-ФЗ): «Полномочия Российской Федерации по предметам ведения Российской Федерации, а также полномочия Российской Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, не предусмотренные пунктом 2 настоящей статьи, могут передаваться для осуществления органам государственной власти субъектов Российской Федерации **федеральными законами**. Финансовое обеспечение осуществления указанных отдельных полномочий, переданных органам государственной власти субъектов Российской Федерации, осуществляется за **счет субвенций из федерального бюджета**»;
- в соответствии с п.7-2 статьей 26-3 184-ФЗ: «Полномочия Российской Федерации по предметам ведения Российской Федерации и (или) полномочия Российской Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, переданные для осуществления органам государственной власти субъектов Российской Федерации в соответствии с федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации (далее - переданные полномочия), помимо случаев, указанных в абзаце девятом пункта 7 настоящей статьи, **могут быть изъяты** у органов государственной власти отдельных субъектов Российской Федерации в следующих случаях: если осуществление переданных полномочий федеральными органами исполнительной власти на территориях соответствующих субъектов Российской Федерации необходимо для реализации мероприятий по обеспечению **обороны страны и безопасности государства**»;
- в соответствии с п.7-2 статьей 26-3 184-ФЗ: «Изъятие у органов государственной власти отдельных субъектов Российской Федерации переданных полномочий в установленной сфере деятельности: федерального органа исполнительной власти, руководство деятельностью которого осуществляет Правительство Российской Федерации, осуществляется нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации».

п.7 ч.2 ст.220 КАС РФ:

*«нормативные правовые акты и их положения, на соответствие которым надлежит проверить оспариваемые решение, действие (бездействие)»*

Так как передача Метро из общесоюзной собственности в муниципальную была осуществлена на основании постановления Правительства РФ от 03.01.1992 №4 в нарушение действующей на тот момент Конституции РСФСР от 12.04.1978 (в редакции от 01.11.1991) и Закона РСФСР «О собственности в РСФСР» от 24.12.1990 (ч.3 ст.20), которые вопросы распоряжения государственной собственности относят к ведению Советов народных депутатов, то передача была осуществлена незаконно. Согласно ч.1 ст.1 Закона РСФСР «О собственности в РСФСР»: «Запрещаются и признаются недействительными все действия государственных органов власти и управления, участников экономических отношений и других лиц, противоречащие государственному суверенитету и экономическим интересам Российской Федерации и входящих в нее республик».

Прошу Суд отменить постановление Правительства РФ, а также признать незаконными все последующие решения, принимавшиеся на основании постановления Правительства РФ от 03.01.1992 №4.

Прошу признать незаконным отказ Управления в возбуждении Антимонопольного дела по причине допущенных ошибок идентификации Линии ЛРТ, а также в связи:

- с пропущенным нарушением статьи 14.3 Закона, устанавливающей запрет на недобросовестную конкуренцию путем некорректного сравнения;
- нарушением части 1 статьи 8 Конституции РФ, гарантирующей поддержку конкуренции;
- нарушением части 2 статьи 34 Конституции РФ, не допускающей экономическую деятельность, направленную на монополизацию и недобросовестную конкуренцию;
- п.п. 9 и 10 п. 1.6, п.3.41, п.п. 4 п.3.43, п.3.47, п.п.2 п.3.49, 4.1, 5.11-5.15 Регламента, -

и обязать ФАС России возбудить Антимонопольное дело.

Приложения: опубликованы на сайте Dropbox.com, ссылка с доступом будет выслана на предоставленный e-mail, а также переданы на электронном носителе – флэш-диск:

1. Презентация инициативы «Инвестиционный проект «Юго-западный транспортный кластер. Линия легкорельсового транспорта», 17 страниц;
2. Ответ ФАС России 07.06.2018 №АР/41901-ПР/18, 2 страницы;
3. Ответ Управления по Президента РФ по работе с обращениями граждан и организаций от 05.06.2018 №А26-02-57563591, 3 страницы;
4. Письмо Москомархитектуры министру транспорта РФ от 06.06.2018 №МКА-20-5321/8-1, 3 страницы;
5. Анализ переписки с Правительством Москвы, 17 страниц;
6. Письмо председателя Москомархитектуры от 02.11.2011 №001-027692/11-2, 1 страница;
7. Письмо ДТиРДТИ от 06.06.2016 №17-35-5618/6, 2 страницы;
8. Письмо Департамента строительства г.Москвы от 04.10.2016 №ДС-11-3355/16-11, 2 страницы;
9. Письмо на имя Председателя Правительства РФ от 16.01.2018 №19 (вх.номер П-3254 от 16.01.2018), 2 страницы;
10. Анализ переписки с Правительством Российской Федерации, 17 страниц;
11. Письмо Минэкономразвития России от 19.06.2018 №Д22и-707, 3 страницы;
12. Письмо Минтранса России от 28.06.2018 №03-1394ПГ, 3 страницы;
13. Ответ Минприроды России от 21.05.2018 №12-50/04112-ОГ, 2 страницы;
14. Ответ Минкультуры России от 26.04.2018 №3873-12-03, 2 страницы;
15. Ответ Минстроя России от 14.05.2018 №21226-ОГ/09, 1 страница;
16. Письмо на имя Президента РФ от 22.05.2018 №31 (вх. №575635 от 23.05.2018), 7 страниц;
17. Письмо на имя Председателя Правительства РФ от 24.05.2018 №32 (вх. №П-57873 от 24.05.2018), 8 страниц.

**Жуманов Рустам Турдыбаевич**



---