

Жалоба

**о нарушении антимонопольного законодательства Управлением
муниципального заказа г. Челябинска и Управлением транспорта г.
Челябинска при проведении открытого конкурса на право заключения
договора на обслуживание внутримunicipального маршрута №29 «Мамина –
пос. Федоровка» по маршрутной сети города Челябинска**

На официальном сайте «Муниципальный заказ города Челябинска» (<http://www.zakaz.cheladm.ru/cms/chapter.do?chapterId=119&cache=1>) размещено извещение о проведении Управлением транспорта г. Челябинска (организатор торгов – Управление муниципального заказа г. Челябинска) открытого конкурса на право заключения договора на обслуживание внутримunicipального маршрута №29 «Мамина – пос. Федоровка» по маршрутной сети города Челябинска и размещена для скачивания конкурсная документация.

Местонахождение организатора торгов: г. Челябинск, ул. Сони Кривой, 32, тел.: 727-75-83

Полагаю, что Организатором торгов нарушен Федеральный закон «О защите конкуренции» от 26.07.2006г. №135-ФЗ, а именно:

Приложение №1 к информационной карте конкурсной документации содержит критерий оценки заявок №2: «Обеспечение доступности проезда отдельных категорий граждан, маломобильных групп населения». Данный критерий оценивается в 20 баллов. Оценка заявок по этому критерию проводится по 4 подкритериям, два из которых: подкритерий 3: «Наличие низкопольных и полунизкопольных транспортных средств» и подкритерий 2: «Наличие пандусов» установлены с нарушением п.п. ч.1 ст. 17, п. 8 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции.

Согласно п. 8 ч. 1 ст. 15 Закона о защите конкуренции Федеральным органам государственной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации, органам местного самоуправления запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия, которые приводят или могут привести к недопущению,

ограничению, устранению конкуренции, в частности запрещается создание дискриминационных условий.

В силу п.п.2 ч. 1 ст. 17 указанного Закона *При проведении торгов запрещаются действия, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции, в том числе: создание участнику торгов преимущественных условий участия в торгах.*

Нарушение Организатора торгов выразилось в следующем:

1. Оценка заявок по подкритерию 3 : «Наличие низкопольных и полунизкопольных транспортных средств» и подкритерию 2: «Наличие пандусов» создает преимущества определенным участникам конкурса, поэтому установление таких критериев является дискриминационным условием.

2. Данный критерий, содержащий дискриминационные условия, («Обеспечение доступности проезда отдельных категорий граждан, маломобильных групп населения») оценивается в 20 баллов, при том, что по оставшимся трем критериям оценки участники конкурса оцениваются в 10 и 8 баллов. Тем самым создаются явные преимущества определенным участникам конкурса.

1. Понятие «низкопольное транспортное средство» и «полунизкопольное транспортное средство» в действующем законодательстве отсутствует. Однако Управление транспорта администрации г. Челябинска на запрос ООО «Кумир-Автолайн-2» о том, что понимать под такими транспортными средствами ответило, что отнесение транспортных средств к низкопольным и полунизкопольным производится на основании предписаний **ГОСТ Р 41.36-2004**, касающихся сертификации пассажирских транспортных средств **большой вместимости**.

Данный ГОСТ содержит в п. 2.1.6 понятие **«Транспортное средство с низким расположением пола, под которым понимается транспортное средство, в котором по меньшей мере 35% площади, отводимой для стоящих пассажиров (или его передняя секция - в случае сочлененных транспортных средств), образуют сплошную поверхность без ступенек, на которую можно подняться через, по крайней мере, одну служебную дверь, сделав при этом всего один шаг с опорной поверхности».**

Иные нормативно-правовые акты не содержат понятия «транспортное средство с низким расположением пола», «низкопольное транспортное средство» или «полунизкопольное транспортное средство».

Кроме этого, согласно разделу 1 этого же ГОСТа **41.36-2004** **данный ГОСТ «распространяется на одноэтажные транспортные средства - одиночные и сочлененные - сконструированные и изготовленные для перевозки пассажиров, вместимостью более 22 стоящих или сидящих пассажиров, помимо водителя, и имеющие общую ширину свыше 2,3 м. Технические положения в отношении перевозки пассажиров с ограниченной способностью к передвижению не охватываются областью применения настоящего стандарта».**

Таким образом, организатор конкурса незаконно заранее создал преимущественные условия для получения наибольшего количества баллов участникам, располагающим определенными транспортными средствами, а именно: **с количеством мест для пассажиров больше 22-х и шириной более 2,3 м, а также с низким расположением пола в соответствии с ГОСТом 41.36-2004.**

Даже самим организатором конкурса не скрывается факт создания преимуществ определенным участникам конкурса, потому что Приложение №2 к информационной карте конкурсной документации дословно говорит о том, что *Условием допуска участника к участию в конкурсе является:*

1) *Пассажировместимость единицы выставяемого на конкурс подвижного состава, которая должна составлять не менее 30 мест.*

2) *Необходимость в количестве единиц подвижного состава – 28 штук, из которых категории М₃ – 100%.*

Из ГОСТа Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения» явно следует, что *Транспортом категории М₃ является Транспортное средство, используемые для перевозки пассажиров, имеющее, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.*

Однако, в ч. 2 Информационной карты конкурсной документации прямо заявлено, что к участию в конкурсе допускаются любые юридические лица и индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на осуществление перевозок пассажиров автомобильным транспортом вместимостью более 8 мест.

Вместе с тем, при наличии указанных критериев оценки и требований приложения №2 не остается сомнений, что на рынок пассажирских перевозок организатор торгов намерен допустить только вполне определенных перевозчиков, обладающих транспортом с заранее заданными параметрами.

Таким образом подкритерий 3 критерия 2 «Наличие низкопольных и полунизкопольных транспортных средств» незаконно создает дискриминационные условия, ограничивая конкуренцию среди перевозчиков.

Создание таких дискриминационных условий недопустимо, поскольку приведет к фактическому ограничению конкуренции на рынке пассажирских перевозок, и ограничению доступа к пассажирским перевозкам на внутримunicipальном маршруте, перевозчикам, имеющим лицензию на право осуществления пассажирских перевозок, достаточный опыт в осуществлении пассажирских перевозок, а значит имеющих право на одинаковых условиях с другими претендентами участвовать в конкурсе.

2. Далее, приведенный подкритерий №2 «наличие пандуса» критерия 2 не основан на терминах действующих технических стандартов и правил, что создает неопределенность в понимании условий конкурсной документации, а также носит дискриминационный характер, поскольку создает незаконные преимущества при участии в конкурсе определенным перевозчикам.

Так, на вопрос ООО «Кумир-Автолайн-2», что понимать под пандусом в смысле действующих технических стандартов, организатор конкурса отвечает, что «Требования к пандусам содержит ГОСТ Р 51090-97 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов». Организатор конкурса при этом отождествляет пандус с указанным в п. 3.9.1.2 ГОСТа вспомогательным устройством «рампа», говоря об их синонимичности.

Однако из ГОСТа не следует, что пандус и рампа являются синонимами. Более того, понятие «пандус» отсутствует в нормах действующего законодательства.

Согласно п. 3.9.1.2. приведенного ГОСТа, *Рампа* – это *вспомогательное посадочное устройство, представляющее собой плоскость (обычно наклонную) между посадочной площадкой и полом транспортного средства, создающее возможность прохода (проезда) для пассажиров-инвалидов в транспортное средство.*

Важным обстоятельством при определении наличия преимуществ определенным категориям перевозчиков, является то, что данный ГОСТ содержит описание еще двух вспомогательных подъемных и посадочных устройств, помимо рампы.

Согласно п. 3.1.9 **вспомогательным посадочным** устройством является техническое устройство, предназначенное для обеспечения прохода пассажиров-инвалидов в это транспортное средство **при наличии ступеней.**

Согласно п. 3.1.9.1. **подъемным устройством** является вспомогательное устройство, имеющее **горизонтальную площадку для размещения инвалидов,** которое обеспечивает движение **вверх-вниз,** и, при необходимости, **вперед-назад.**

Таким образом, организатор конкурса **незаконно создает преимущества участникам конкурса,** имеющим в составе транспортного средства именно **рампу,** а не какое-либо другое **вспомогательное посадочное устройство.** И, напротив, участники, имеющие иные вспомогательные подъемные или посадочные устройства, или не имеющие таковых, поставлены в заранее невыгодные условия по сравнению с участниками, имеющими в составе транспортных средств **рампу.**

Учитывая, что по критерию 2 «Обеспечение доступности проезда отдельных категорий граждан» установлен наивысший бал (20), который в два раза и более превышает бал по иным критериям (10,8), очевидно, что преимущество заранее предоставлено **только тем участникам конкурса, которые обладают транспортом массой более 5 тонн с количеством посадочных мест более 22-х, оборудованных к тому же из всех возможных вспомогательных посадочных средств только рампой и не имеющих ступеней, а также имеющих низкое расположение пола.** Очевидно, что речь идет об автобусах, которые не являются подавляющим большинством подвижного состава, осуществляющего пассажирские перевозки.

Думаю, буду достаточно объективен, если скажу, что из всех перевозчиков, представленных на рынке пассажирских перевозок г. Челябинска такие автобусы или их большая часть были закуплены администрацией города, о чем неоднократно было заявлено в средствах массовой информации. Например, из прилагаемых распечаток с сайтов определенно следует, что администрацией было закуплено более 40 автобусов с приведенными характеристиками.

Таким образом, условия конкурсной документации могут привести к ограничению конкуренции, так как создают незаконные препятствия к участию в пассажирских перевозках по внутримunicipальному маршруту иными перевозчиками, имеющим лицензию и опыт пассажирских перевозок и располагающим другими типами транспортных средств.

Заслуживает внимания тот факт, что действующее законодательство не содержит подобных установленным в конкурсной документации ограничительных условий.

Все основанные на законе требования, предъявляемые к перевозчику, касаются соблюдения последним лицензионных требований, технических правил и обеспечивающих безопасность пассажирских перевозок.

Так, согласно статьям 3 и 7 Федерального закона от 08.11.2007 N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" требования к оформлению и оборудованию транспортных средств определяются правилами перевозки пассажиров, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Постановлением Правительства РФ №112 от 14.02.2009г., (далее – Правила перевозки) определяют общие требования к перевозчикам пассажиров автомобильным транспортом и определяют три вида (кроме легкового такси) пассажирских транспортных средств:

1. категории «М1» - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров и имеет помимо места водителя не более 8 мест для сидения;

2. категории "М2" - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров, имеет помимо места водителя более 8 мест для сидения и максимальная масса которого не превышает 5 тонн;

3. категории "М3" - транспортное средство, которое используется для перевозки пассажиров, имеет помимо места водителя более 8 мест для сидения и максимальная масса которого превышает 5 тонн.

Правила перевозки не устанавливают обязанности перевозчика осуществлять перевозки транспортным средством, оборудованным вспомогательными устройствами, имеющим низкое расположение пола или иной набор технических средств, не предусмотренных законом.

В силу п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011г. №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – Закон о лицензировании) деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек подлежит обязательному лицензированию.

Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 октября 2006 г. N 637 (далее – Положение о лицензировании) установлены лицензионные требования и условия осуществления перевозок пассажиров, согласно которым лицензиат обязан соблюдать установленные законами и иными нормативными правовыми актами в области автомобильного транспорта требования по организации и осуществлению перевозок пассажиров, а также основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при осуществлении им деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств, изложенные в ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Согласно ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» *Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие на*

территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств, обязаны:

организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Соблюдение лицензионных требований является обязанностью перевозчика и условием осуществления им деятельности по перевозке пассажиров. Таким образом, перевозчик имеющий лицензию на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом и имеющий транспортные средства, соответствующие критериям, установленным Правилами перевозок, являются полноправными участниками рынка по перевозке пассажиров.

Включение организатором торгов в условия конкурсной документации дискриминационных условий, выражающихся в предоставлении преимуществ перевозчикам, имеющим транспортные средства с набором технических характеристик, требования к наличию которых отсутствует в федеральном законодательстве, является действиями ограничивающими конкуренцию, подлежащими пресечению.

На основании изложенного, руководствуясь ст. 18.1., пунктом 3¹ части 1 статьи 23 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции", прошу рассмотреть жалобу по существу, признать ее обоснованной и выдать организатору торгов обязательное для исполнения предписание о совершении действий, направленных на устранение нарушений порядка организации, проведения открытого конкурса на право заключения договора на обслуживание внутримunicipального маршрута №29 «Мамина – пос. Федоровка» по маршрутной сети города Челябинска.

Приложения:

1. копия выписки ЕГРИП
2. копия свидетельства ОГРНИП
2. копия расписки о принятии заявки на участие в конкурсе
3. копия конкурсной документации
4. копия лицензии на осуществление перевозок
5. копия паспорта маршрута

Индивидуальный предприниматель

«03» июля 2012г.

