

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ
**АКИМОВ АЛЕКСАНДР
НИКОЛАЕВИЧ**

ОГРН 304213114100015
ИНН 212200911359
429820, Чувашская Республика,
г. Алатырь.

Руководителю Чувашского УФАС России
В.А. Борисову

428018, Чувашская Республика,
г. Чебоксары, Московский проспект,
д. 2.

Индивидуального предпринимателя
Акимова Александра Николаевича.

№ 1 от 16.09.2014.

ЖАЛОБА

на действия организатора конкурса (конкурсной комиссии) в порядке ст. 18.1 Закона
о защите конкуренции при организации конкурса.

Уважаемый Вячеслав Аркадьевич!

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики, находящимся по адресу: 428003, г. Чебоксары, ул. Гагарина, д. 20, адрес электронной почты mintrans@cap.ru, номер контактного телефона (8352) 62-11-25, факс 62-56-93, Приказом от 21.08.2014 № 02-03/106 объявлен открытый конкурс на право осуществления регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом, организуемых сверх государственного заказа, с временем проведения в 10 час. 00 мин. 22 августа 2014 года (16 этап конкурса).

При этом по Лоту № 8 предметом конкурса стал междугородный автобусный маршрут № 535 «Чебоксары – Алатырь»: отправление из г. Чебоксары: 12-08(кр.7), 13-00(кр.7); отправление из г. Алатырь: 5-30(кр.7), 6-30(кр.7). Требования к подвижному составу: 3 автобуса, в т.ч. 1 резервный.

Данный маршрут открыт мною и обслуживается уже на протяжении более 11 лет.

Объявление о проведении конкурса с извещением и конкурсной документацией официально размещено на сайте Минтранса Чувашии http://gov.cap.ru/SiteMap.aspx?gov_id=786&id=1851059.

Приказом Минтранса Чувашии от 22.08.14 № 02-02/107 «О внесении изменений в конкурсную документацию» были внесены изменения в конкурсную документацию.

6x 05-04/6717

16.09.2014

При этом данный маршрут был выставлен на конкурс 15 этапа (по лоту № 8), объявленного приказом Минтранса Чувашии от 17.07.2014 № 02-03/85 «О проведении открытого конкурса», назначенный на 2 сентября 2014 г., который приказом Минтранса Чувашии от 19.08.2014 № 02-03/103 «Об отказе от проведения открытого конкурса» был отменен.

На взгляд заявителя, ряд условий оспариваемого конкурса по лоту № 8 не соответствует действующему законодательству, в т.ч. и законодательству о защите конкуренции на основании нижеследующего.

1.

Приказом Минтранса Чувашии от 22.08.14 № 02-02/107 «О внесении изменений в конкурсную документацию» были внесены изменения в конкурсную документацию, а именно: в приложение № 1 (Информационную карту конкурса) п. 11 «Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе» был внесен критерий под № 11.2.2:

11	Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе	
11.2.2	Применение автобусов, использующих сжатый природный газ в качестве моторного топлива (кроме резервных, подтверждается соответствующими документами): за каждый автобус	10

При этом в Приложении № 1 (Информационная карта конкурса), утвержденной первоначальным приказом о проведении этого же конкурса, был другой критерий:

11	Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе	
№ п/п	Критерии оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе(если конкурсной документацией не предусмотрено иное)	Количество баллов
1	2	3
	Применение автобусов, использующих сжатый природный газ в качестве моторного топлива: за каждый автобус	10

Отметим также, что на протяжении всех этапов проведения конкурсов указанный критерий отсутствовал, отсутствовал он также и при выставлении того же маршрута по лоту № 8 на предыдущем отмененном конкурсе.

Таким образом, за короткий срок критерий изменялся трижды: 1-15 этапы конкурса он отсутствовал, на 16 этапе конкурса был введен и изменен более поздним приказом.

Маршрут № 535 «Чебоксары – Алатырь», ставший предметом лота № 8 на конкурсах 15 и 16 этапов претерпел в этой части изменение критериев оценок три раза, хотя предмет лота оставался тем же и обязательство о проведении конкурсов в соответствии за заключенными договорами возникло на все выставляемые на конкурс маршруты одновременно.

Хочу также отметить, что включение данного критерия по лоту № 8 необоснованно, т.к. применение автобусов, использующих сжатый природный газ (КПГ) в качестве моторного топлива на междугородный автобусный маршрут, протяженность которого составляет 194,4 км, невозможно, т.к. соответствующая

инфраструктура отсутствует: в Чувашской Республике имеется только одна заправочная автостанция для заправки автобусов КПП, автобус же имеет возможность заправиться для следования на расстояние около 200 км.

Таким образом, данные автобусы могут использоваться в настоящее время только в городских перевозках и перевозках на пригороде, таким образом они будут использоваться и в других регионах. Внесение изменений в конкурсную документацию в части предоставления дополнительных баллов для автобусов, использующих КПП, необоснованно на таком протяженном маршруте как «Чебоксары – Алатырь» без соответствующей инфраструктуры. Такой критерий не позволит определить перевозчика, предложившего лучшие условия для обслуживания данного маршрута, а предоставит необоснованное преимущество участникам, заявившим указанные автобусы на конкурс, получившим решающие дополнительные баллы на конкурсе, но без намерения реально использовать такие автобусы на маршруте, заменив их заявленными на конкурс резервными автобусами, т.к. обслужить маршрут автобусы на КПП не в состоянии.

В настоящее время перевозчики заявляют на конкурсы большее количество резервных автобусов, которые не оцениваются конкурсной комиссией, но законно могут быть использованы на маршруте после проведения конкурса. Это тем более, что Минтранс Чувашии не контролирует исполнение договоров после проведения конкурса, ссылаясь на отсутствие достаточного количества кадров.

По имеющимся сведениям, ГУП ЧР «Чувашавтотранс» имеет 18 автобусов на КПП, которые только что появились, данный критерий был изменен за 1 день, т.к. его не было на конкурсе 15 этапа на обслуживаемый мною маршрут, его не было и на 16 этапе конкурса в первоначальном варианте, он был введен неожиданно в течение 1 дня. Каким же образом я могу подготовиться к конкурсу и противостоять моему основному конкуренту на маршруте – ГУП ЧР «Чувашавтотранс», который, чтобы приобрести автобусы на КПП, вошел в специальную федеральную программу с софинансированием в размере 20% за счет федерального бюджета, нашел необходимые материальные ресурсы для приобретения данных автобусов. Думаю, что все действия по приобретению необходимых автобусов заняли около года, мне же соответствующая возможность не предоставлена. Кроме того, используемые мной на маршруте автобусы на дизельном топливе не могут быть преобразованы для перевозок на КПП, мне необходимо купить новые и погасить долги за автобусы, которые мною приобретены специально для данного конкурса, в котором я обязательно должен принять участие, т.к. данный маршрут открыт и обслуживается мной на протяжении более 11 лет!

Имеются и другие, чисто технические аргументы, которые можно привести, ознакомившись с Руководством по организации и выполнению услуг и работ по переводу на компримированный природный газ автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации РД 03112194-1099-03 (утв. Минтрансом РФ 01.06.2003).

Следует отметить, что заказчик перевозок еще не до конца разобрался с данным критерием, т.к. из внесенных изменений видно, что заказчик даже не увидел разницу между автобусами на КПП и автобусами, использующими природный газ в качестве моторного топлива. Причем использование таких автобусов дает дополнительное преимущество аж в 10 баллов за каждый автобус, в итоге по лоту № 8 – 20 баллов, что дает неоправданное преимущество таким автобусам перед автобусами, работающими на традиционном топливе.

Думается, что если Минтранс Чувашии озабочен экологической ситуацией в республике, то гораздо разумнее было бы использовать разницу в баллах за автобусы разного класса, отдав преимущество автобусам, соответствующим более высоким экологическим стандартам (евро 4-5).

Очевидно отсутствие реальной заботы об экологии республики, также как очевидно и желание заказчика перевозок в очередной раз дать неоправданно высокие баллы подведомственному предприятию, т.к. в настоящее время только оно имеет и намеревается приобрести такие автобусы.

Думаю, что сам ГУП ЧР «Чувашавтотранс» имеет возможность использовать такие автобусы только для победы на конкурсе, реально же они будут использоваться исключительно в городских условиях, скорее всего на социальных маршрутах, что безусловно будет шагом вперед в развитии более экологически чистого городского транспорта и дополнительные баллы на таком конкурсе за такие автобусы безусловно оправданны и должны приветствоваться жителями республики.

При этом, в случае включения данного критерия в конкурс, необходимо учитывать ресурс автобусов на КПП (около 200 км), в т.ч. и протяженность маршрута, наличие заправочных станций в республике, т.к. продвижение перевозок на КПП производится прежде всего за счет строительства заправочных станций, а не за счет закупок ненужных автобусов в целях получения неоправданно высоких баллов без намерения их реальной эксплуатации на междугородных маршрутах и др. обстоятельства их эксплуатации.

2.

Приказом Минтранса Чувашии от 22.08.14 № 02-02/107 «О внесении изменений в конкурсную документацию» были внесены изменения в конкурсную документацию, а именно: в приложение № 1 (Информационную карту конкурса) п. 11 «Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе» был внесен критерий под № 11.3.3:

11	Критерии оценки заявок на участие в конкурсе и порядок оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе	
11.3.3	Оснащение автобусов	
	Количество мест для сидения в автобусах (присваивается соответствующий балл каждому автобусу, кроме резервного, и сумма полученных баллов по всем автобусам делится на количество автобусов):	
	менее 18	10
	18 – 24	15
	25 и более	20

До этого на конкурсах 1-12 этапов, проводимых в течение трех лет, критерий количества мест 25 и более в конкурсную документацию не включался, исключение было сделано на конкурсе 13 этапа, на котором были выставлены социальные маршруты ГУП ЧР «Чувашавтотранс» Минтранса Чувашии, однако этот конкурс был отменен Чувашским УФАС России и в настоящее время решение Чувашского УФАС России обжаловано в установленном порядке и находится на рассмотрении в Арбитражном суде Чувашской Республики.

Последующие 14 и 15 этапы конкурсов также не включали условие о 15 местах, оцениваемых в 20 баллов.

Данный критерий также введен в порядке исключения в связи с тем, что на конкурс выставляется множество маршрутов, обслуживание которых в настоящее время производится ГУП ЧР «Чувашавтотранс», с целью дать подведомственному предприятию дополнительное преимущество. Однако необходимость в дополнительном критерии оценки по лоту № 8, предметом которого стал междугородный автобусный маршрут № 535 «Чебоксары – Алатырь», отсутствует, т.к. средняя ежедневная наполняемость автобусов на маршруте составляет 6-8 пассажиров, причем стабильно продолжает уменьшаться. Данные сведения будут мною подтверждены распечаткой проданных билетов ОАО «АвтоВАС». Думаю, что запросив такую информацию по всем маршрутам, ставшим предметами лотов оспариваемого конкурса, Комиссия Чувашского УФАС России легко сможет убедиться, что необходимость введения дополнительного критерия оценки автобусов с количеством мест более 25 полностью отсутствует по всем лотам.

Мною же, исходя из типовой конкурсной документации, утвержденной постановлением Кабинета Министров Чувашской Республики от 25.12.2012 № 594 были закуплены автобусы с количеством более 18 мест, т.к. это соответствовало потребностям пассажиров, практике проведения конкурсов и принятому Кабинетом Министров Чувашской Республики нормативному акту.

В необоснованном принятии такого критерия я вижу нарушение моих прав, т.к. они приводят к снижению моей конкурентоспособности при том, что мои автобусы максимально удовлетворяют требованиям заказчика перевозок и потребностям пассажиров при пользовании услугами по перевозке на маршруте № 535 «Чебоксары – Алатырь».

В настоящее время я не имею возможности приобрести автобусы более 25 мест, т.к. необходимо за период подготовки к конкурсу реализовать приобретенные на конкурсы автобусы и закупить новые, максимально соответствующие требованиям заказчика, но не соответствующие потребностям пассажиров.

Считаю, что условия конкурса должны быть для всех одинаковыми, т.к. обязанность по проведению конкурсов на маршруты возникла одновременно, никакие обстоятельства не изменились, а пассажиропоток, наоборот, падает.

Думается, что такое жонглирование критериями заказчиком перевозок является нарушением антимонопольного законодательства.

3.

Минтранс Чувашии до настоящего времени не ликвидирована по - прежнему расцветающая практика выставления на конкурс одних и тех же автобусов, максимально соответствующих требованиям заказчика и последующей сдачи в аренду выигранных маршрутов другим перевозчикам за плату.

Прежде всего это связано с отсутствием контроля со стороны Минтранса Чувашии за исполнением договоров, при этом Минтранс Чувашии ссылается на отсутствие необходимого количества кадрового состава.

Сама конкурсная документация до настоящего времени позволяет по-прежнему выигрывать конкурсы одними и теми же автобусами, в последующем заменяя их на автобусы арендаторов, т.к. конкурсная документация таких ограничений не содержит.

Многие перевозчики никогда в своей практике не используют автобусы, заявленные на конкурс, тут же осуществляя их замену на автобусы арендаторов и препятствий со стороны заказчика перевозок им не создается, т.к. у Минтранса Чувашии нет основания для такого отказа.

Считаю, что необходимо ввести в конкурсную документацию дополнительное условие о предоставлении на конкурс согласования на замену подвижного состава на автобусы, выставяемые на конкурс, но используемые на других маршрутах по действующим договорам с заказчиками перевозок.

В этом случае организатор конкурса (он же заказчик перевозок) может быть уверен, что в случае победы на конкурсе действующие договоры будут исполняться согласованным подвижным составом, не эксплуатируемым на других маршрутах, в противном случае действующие договоры должны быть расторгнуты в случае победы на конкурсе перевозчика, заявившего автобусы, используемые на маршруте по действующему договору.

Сведения об автобусах, которые конкурсант не использует на маршруте после конкурса, следует считать недостоверными, замена подвижного состава должна быть ограничена определенным сроком и определенным количеством, как это делается в конкурсной документации г. Чебоксары, ограничивающей замену подвижного состава пятьюдесятью процентами в течение первого года. Считаю, что немедленная замена подвижного состава после проведения конкурса вообще должна быть запрещена, а реальная замена сразу после проведения конкурса должна означать подачу недостоверной информации на конкурс, т.к. на конкурсы были поданы автобусы, которые заявитель не

намеревался вообще выставлять на маршрут (очень распространенная практика среди перевозчиков).

При этом следует учитывать, что в случае ДТП и др. обстоятельств, в связи с которыми заявленные на конкурс автобусы не могут быть немедленно после конкурса использоваться на маршруте, исполнение договоров должно обеспечиваться резервным подвижным составом, также заявленным на конкурс.

Отсутствие ограничений на замену подвижного состава приводит к недобросовестной конкуренции и является нарушением антимонопольного законодательства.

Думается, что если Минтранс Чувашии реально заинтересован в проведении справедливых конкурсов и выявлении наиболее достойных перевозчиков, то не должен возражать против внесения изменений в конкурсную документацию, позволяющих сделать результаты конкурса объективными и конкуренцию здоровой. Это – ограничивать замену подвижного состава после проведения конкурса (как это сделано в конкурсной документации города Чебоксары) и внести дополнение в конкурсную документацию в виде обязанности конкурсантов предоставлять согласование на замену подвижного состава в случае, если автобус повторно выставляется на конкурс и уже участвует в других перевозках.

Еще одно условие помогло бы для здоровой конкуренции: в случае, если после проведения конкурса будут выявлены факты использования других автобусов, не заявленных на конкурс и не согласованных в установленном порядке, то сведения об автобусах, заявленных на конкурс, следует считать недостоверными.

4.

На мой взгляд, имеются нарушения законодательства о защите конкуренции и в условиях предлагаемых к заключению по результатам конкурса договоров (приложение 7 к конкурсной документации).

Считаю данный вопрос напрямую связанным с процедурами проведения конкурса. т.к. данные договоры являются частью конкурсной документации, подача заявки означает согласие с условиями предлагаемых договоров, заключение договора по результатам конкурса означает согласие сторонами всех существенных условий договора.

На мой взгляд, условие договора об одностороннем расторжении его Минтрансом Чувашии за одно нарушение является нарушением антимонопольного законодательства, т.к. кроме того, что в целом договор ставит в дискриминационное положение Перевозчика по отношению к Заказчику, что нарушает принцип равенства сторон гражданского оборота (ст. 1 ГК РФ), Минтранс Чувашии постепенно ужесточал условия одностороннего расторжения договора с Перевозчиком, предлагаемые в договорах, содержащихся в конкурсной документации.

Так, на более ранних этапах конкурсов расторжение договора производилось за длящееся в течение месяца нарушение, на других этапах – за неоднократное нарушение условий договоров, в настоящее время Заказчик имеет возможность расторгнуть договор без соблюдения претензионного порядка и только за одно нарушение (п. 5.1.1. договора), в т.ч. и крайне незначительное (например, за неуведомление Перевозчиком Заказчика о перемене реквизитов в 10-дневный срок, п. 2.2.11 договора).

Таким образом, участник конкурса, заключивший договор на более ранних этапах конкурса, становится в более выгодное положение по сравнению с участником, принявшим участие в более поздних этапах конкурса.

В настоящее время перевозки осуществляются перевозчиками по заключенным договорам с разными условиями расторжения, я же, как участник оспариваемого конкурса, нахожусь в неравном положении по сравнению с другими участниками конкурса, т.к. мне в конкурсной документации предлагается договор, на основании которого заказчик имеет право расторгнуть его за однократное незначительное нарушения, при этом другие перевозчики могут быть наказаны за длящееся в течение месяца нарушение (т.е. с соблюдением претензионного порядка), за двукратное

нарушение (то же с соблюдением претензионного порядка), я же могу быть отстранен от перевозок за одно нарушение без соблюдения претензионного порядка (расторжение договора с ИП Никитиным И.Н. – дело № А79-1275/2014; с ИП Евдокимовой НА. – дело № А79-3749/2014).

Так, 1-2 этапы – договоры расторгались за неоднократное нарушение, 3-5 этапы – за дпящееся нарушение в течение месяца, с 6 этапа – за однократное нарушение (конкурс объявлен в мае 2012 года, т.е. перевозчики с более льготными условиями расторжения договора будут осуществлять перевозки до середины 2017 года).

5.

Приложением № 3 к предлагаемому конкурсной документацией договору предусмотрены Показатели качества и безопасности перевозки пассажиров на автобусных маршрутах.

При этом строка 4 вообще не является показателем и назначение ее конкурсантам не понятна и требует специального разъяснения.

Строк 5 содержит условия заказчика перевозок «Обеспечить на обслуживаемых маршрутах выполнение всех рейсов, предусмотренных расписанием: собственными автобусами (местимость и количество) – 20 баллов, привлеченными (местимость и количество) – 10 баллов.

Данный показатель оценивает работу перевозчика и оценка является основанием для расторжения договора в соответствии с абз. 3 п. 4.1.1. договора.

Считаю данную балльную оценку работы перевозчика нарушающим закон о защите конкуренции, т.к. данная оценка уже не является условием заказчика перевозок, на основании которого ранее оценивались конкурсанты, получавшие различные баллы в зависимости от условий владения подвижным составом. При этом данное условие конкурса было признано незаконным и добровольно исключено заказчиком из конкурсной документации.

Таким образом, в соответствии с приложением № 3 к договору в конкурсной документации установлены критерии оценки работы перевозчика исходя из используемого подвижного состава, в соответствии с которым собственнику транспортного средства установлен более высокий балл, нежели иному законному владельцу транспортного средства. Нельзя признать обоснованным установление конкурсной документацией более высокого балла участнику конкурса, имеющему транспортные средства в собственности.

Решением Арбитражного суда Забайкальского края от 18.03.2013 по делу № А78-576/2013, а также в Постановлении Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 12409/13 от 24.12.2013 указано, что включение в качестве критерия оценки конкурсных заявок основания владения транспортными средствами, выставляемыми на конкурс, является нарушением требований, установленных частью 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции, поскольку приводит к ограничению и устранению конкуренции между собственниками транспортных средств и лицами, владеющими транспортными средствами на иных законных основаниях. Считаю, что мнение арбитражного суда по делу № А78-576/2013 может быть учтено и при оценке критериев работы перевозчика на маршруте, установленных в приложении № 3 к договору, тем более, что критерии работы перевозчика основаны на условиях конкурса (условиях заказчика), которые были удалены из конкурсной документации.

В соответствии с частью 2 статьи 19 Конституции Российской Федерации государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств. Запрещаются любые формы ограничения прав граждан по признакам социальной, расовой, национальной, языковой или религиозной принадлежности.

Согласно пункту 24 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 N 99-ФЗ «О

лицензировании отдельных видов деятельности" деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), подлежит лицензированию.

В соответствии с Положением о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утвержденным постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 № 280, в состав деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие работы, в том числе регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении (пункт 3).

Согласно пункту 4 названного Положения лицензионными требованиями при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются, в том числе наличие у соискателя лицензии (лицензиата) на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения работ, предусмотренных пунктом 3 настоящего Положения, транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении.

Таким образом, установление более высокого балла при оценке работы участника конкурса в соответствии с приложением № 3 к договору - собственнику транспортного средства, нежели иному владельцу транспортного средства на законных основаниях, является нарушением части 1 статьи 15 и части 2 статьи 17 Закона о защите конкуренции.

Указанный вывод сделан в решении Чувашского УФАС России по Делу № 30-АМЗ/06-2014 от 02.06.2014 в отношении критериев конкурса, содержащихся в конкурсной заявке.

Думается, что речь идет о технической ошибке заказчика, удалившего условие о преимуществе в баллах владельцам собственных автобусов в информационной карте конкурса в связи с решениями арбитражных судов и Чувашского УФАС России, но позабывших удалить корреспондирующее с ним условие об оценке участников конкурса по результатам исполнения заключенных договоров.

На основании изложенного, заявитель просит Чувашское УФАС России признать в действиях конкурсной комиссии Минтранса Чувашии нарушение Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», и просит выдать соответствующее предписание об устранении нарушений при проведении конкурса.

С уважением,

Индивидуальный предприниматель



А.Н. Акимов