

августа 2016 г.

г. Кострома

Комиссия Костромского УФАС России по контролю в сфере закупок (далее - Комиссия Костромского УФАС России; Комиссия) в составе:

Председатель Комиссии:

Ревельцев О.В., заместитель руководителя управления;

Члены Комиссии:

Степина А.К., старший государственный инспектор отдела контроля в сфере закупок, торговли и рекламы;

Рубцов И.М., государственный инспектор отдела контроля в сфере закупок, торговли и рекламы;

при ведении аудиозаписи заседания, в присутствии: директора Управления городского пассажирского транспорта Администрации города Костромы <П...>, представителей Управления городского пассажирского транспорта Администрации города Костромы <Е...>, <Г...>, <Ш...>, <К...>, <А...>; директора МКУ города Костромы «Агентство муниципальных закупок» (далее – Уполномоченное учреждение) Карташовой В.В.; представителей индивидуального предпринимателя <Ш...> (далее – ИП <Ш...>; Заявитель) – <К...>, <В...>, <Ф...>, <Г...>, рассмотрев жалобу ИП <Ш...> на действия Управления городского пассажирского транспорта Администрации города Костромы (далее – Заказчик) при проведении аукциона в электронной форме на право заключения муниципального контракта на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам № 57 «п. Малышково – ул. Боровая» и № 94 «ВР «Солнечный – п.Малышково» (извещение № 0841300009016000537), и в результате проведения внеплановой проверки в соответствии с частью 15 статьи 99 Федерального закона от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Закон о контрактной системе),

УСТАНОВИЛА:

Согласно представленным материалам 20.07.2016 г. на официальном сайте [www.zakupki.gov.ru](http://www.zakupki.gov.ru) в сети "Интернет" для размещения информации в сфере закупок уполномоченным учреждением - МКУ города Костромы «Агентство муниципальных закупок» размещено извещение и аукционная документация на право заключения муниципального контракта на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам № 57 «п. Малышково – ул. Боровая» и № 94 «ВР «Солнечный – п.Малышково» (извещение № 0841300009016000537).

По мнению Заявителя, его права и законные интересы нарушены действиями Заказчика в части описания объекта закупки. В своей жалобе ИП <Ш...> приводит следующие доводы:

«Полагаю, что положения конкурсной документации не соответствуют действующему законодательству, в связи с чем, участие в настоящих муниципальных закупках не представляется возможным ввиду следующего:

1. Решение Думы г. Костромы от 30 октября 2014 г. № 190 «Об утверждении Порядка организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы» в ч. 2 устанавливает, что технико-эксплуатационные условия транспортного обслуживания на муниципальных маршрутах разрабатываются при установлении или изменении муниципального маршрута.

В соответствии с ч.1 ст. 3 ФЗ № 220 муниципальный маршрут регулярных перевозок - маршрут регулярных перевозок в границах поселения, субъекта Российской Федерации - города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя либо двух и более поселений одного муниципального района;

Согласно ч. 2 ст. 3 ФЗ № 220 понятия «маршрут регулярных перевозок», «остановочный пункт», «расписание», «перевозчик», «регулярные перевозки», «перевозки пассажиров и багажа по заказам», «объекты транспортной инфраструктуры» используются в значениях, указанных в Федеральном законе от 8 ноября 2007 года N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее - устав).

Ст. 2 Устава определяет маршрут, как путь следования транспортного средства между пунктами отправления и назначения; маршрут регулярных перевозок, как предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

Исходя из комплексного толкования вышеприведенных норм, следует, что в соответствии с Решением Думы № 190 технико-эксплуатационные условия могут быть изменены только в случае изменения пути следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

В соответствии с Постановлением Администрации г. Костромы от 18.02.2016 г. № 352 «Об утверждении Плана развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016- 2019 годы» часть городских регулярных маршрутов не изменяются (маршрут следования остается прежним: 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13,14,18, 22, 23, 24, 33, 42, 48, 52, 56, 65, 66, 81, 83,93,94,99-Раздел II).

В то же время, Постановление Администрации г. Костромы от 23.12.2015 г. № 3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы» для преимущественного большинства маршрутов устанавливает новые технико-эксплуатационные условия, несмотря на то, что

маршруты остаются прежними, что соответственно нашло свое отражение в Постановлении Администрации г. Костромы от 18.02.2016 г. № 352 «Об утверждении Плана развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016-2019 годы» (Раздел IV).

В соответствии с. 2 ст. 12 ФЗ № 220 «муниципальный маршрут регулярных перевозок, межмуниципальный маршрут регулярных перевозок считаются установленными или измененными со дня включения предусмотренных пунктами 1 - 10 части 1 статьи 26 настоящего Федерального закона сведений о данных маршрутах соответственно в реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок, реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок или изменения таких сведений в-, этих реестрах.

В реестры маршрутов регулярных перевозок должны быть включены следующие сведения:

- 1) регистрационный номер маршрута регулярных перевозок в соответствующем реестре;
- 2) порядковый номер маршрута регулярных перевозок, который присвоен ему установившими данный маршрут уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления;
- 3) наименование маршрута регулярных перевозок в виде наименований начального остановочного пункта и конечного остановочного пункта по маршруту регулярных перевозок или в виде наименований поселений, в границах которых расположены начальный остановочный пункт и конечный остановочный пункт по данному маршруту;
- 4) наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок или наименования поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты;
- 5) наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок;
- 6) протяженность маршрута регулярных перевозок;
- 7) порядок посадки и высадки пассажиров (только в установленных остановочных пунктах или, если это не запрещено настоящим Федеральным законом, в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок);
- 8) вид регулярных перевозок;
- 9) виды транспортных средств и классы транспортных средств, которые используются для перевозок по маршруту регулярных перевозок, максимальное количество транспортных средств каждого класса;
- 10) экологические характеристики транспортных средств, которые используются

для перевозок по маршруту регулярных перевозок;

11) дата начала осуществления регулярных перевозок;

12) наименование, место нахождения юридического лица, фамилия, имя и, если имеется, отчество индивидуального предпринимателя (в том числе участников договора простого товарищества), осуществляющих перевозки по маршруту регулярных перевозок;

13) планируемое расписание для каждого остановочного пункта (для межрегиональных маршрутов регулярных перевозок, установленных уполномоченным федеральным органом исполнительной власти);

14) иные требования, предусмотренные соглашением об организации регулярных перевозок между субъектами Российской Федерации (в отношении смежных межрегиональных маршрутов регулярных перевозок) или законом субъекта Российской Федерации (в отношении межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок и муниципальных маршрутов регулярных перевозок).

Иными словами, порядок внесения изменений в реестр маршрутов предполагает, что сначала разрабатываются технико-эксплуатационные условия (при наличии условий, предусмотренных Решением Думы г. Костромы № 190), которые являются основанием для внесения соответствующей информации в реестр. Иная логика противоречила бы здравому смыслу, а именно не могут сначала быть внесены изменения в реестр в части требований к технико-эксплуатационным условиям, а затем быть непосредственно разработаны эти условия.

Следовательно, полагаю, что у Администрации г. Костромы не было правовых оснований для изменения требований к технико-эксплуатационным условиям на маршрутах, по которым не изменяется путь следования.

Во исполнение указанных Постановлений № 3872 и № 352 была сформирована конкурсная документация, требования к количеству и классу транспортных средств содержатся в документации на право заключения муниципального контракта на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам (Раздел 3. Описание объекта закупки - характеристики транспортных средств).

Таким образом, представляется, что конкурсная документация по заявке: № 0841300009016000537 - «маршруты – 57, 94 сформирована в нарушение положений Решения Думы города Костромы от 30 октября 2014 г. № 190 «Об утверждении Порядка организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы».

2. Кроме того, 20.07.2016 г. в адрес Администрации г. Костромы и в адрес Думы г. Костромы были вынесены предписания ФАС по Костромской области в связи с наличием в действиях (бездействии) администрации города Костромы, Думы г. Костромы по реализации положений пункта 1 статьи 12 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 и о внесении изменений в отдельные

законодательные акты Российской Федерации» по установлению муниципальными нормативными правовыми актами порядка отмены муниципальных маршрутов регулярных перевозок (основания для отмены данных маршрутов) с учетом положений Федерального закона от 13.07.2015 N 220-ФЗ (непринятия мер по реализации указанного положения закона) признаков нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренных частью 1 статьи 15 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», которые привели или могли привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции.

В связи с чем, полагаю, что проведение электронных аукционов необходимо приостановить до приведения муниципальных правовых актов в соответствие с действующим федеральным законодательством.

3. 21.07.2016 г. в адрес индивидуальных предпринимателей и юридических лиц,

осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам города Костромы поступил ответ на обращение перевозчиков, в котором указано, что при определении усредненных показателей максимальной вместимости подвижного состава использовались сведения о паспортной вместимости пассажирских транспортных средств, эксплуатируемых в городском сообщении в настоящее время, с учетом их количества, находящегося в наличии у хозяйствующих субъектов, осуществляющих регулярные перевозки.

В то же время в Постановлении Администрации г. Костромы № 3872 при расчете минимального количества, класса, категории, вместимости транспортных средств, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте учитывается максимальная вместимость возможных к использованию для регулярных перевозок в муниципальном сообщении транспортных средств отечественного зарубежного производства, допущенных к эксплуатации на территории Российской Федерации.

Во-первых, Ответ Администрации Костромской области в этой части противоречит Постановлению № 3872, поскольку Управление городского пассажирского транспорта при расчете использовало показатели, собранные по Российской Федерации в целом, а не показатели транспортных средств, эксплуатируемых в городском сообщении в настоящее время в г. Костроме.

Во-вторых, неоднократно, в обращениях частных перевозчиков г. Костромы указывалось на то, что расчет, который содержится в Постановлении № 3872, не представляется верным, поскольку собрать информацию по транспорту, который эксплуатируется на территории Российской Федерации в транспортном обслуживании населения невозможно. Кроме того, данные показатели Управлением городского пассажирского транспорта ни в каких нормативных актах не представлены, в приложении Приложение № 2 к Порядку разработки технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы указаны лишь окончательные цифры усредненных показателей максимальной вместимости транспортных средств отечественного и зарубежного производства, допущенных к эксплуатации на

территории Российской Федерации.

В то же время, указанные данные были заложены в Программу развития городского пассажирского транспорта на 2016 -2019 гг., и, соответственно, с учетом данных расчетов сформирована конкурная документация на электронные аукционы, которая является предметом обжалования в настоящем заявлении.

Полагаю, что недостоверность заложенных в конкурсную документацию расчетов ведет к необоснованным требованиям по количеству и классу транспортных средств, которые необходимо поставить перевозчику на пассажирские маршруты в соответствии с конкурсной документацией.

4. Конкурсная документация предусматривает возможность использование транспорта, соответствующего экологическому классу «Евро 2».

Данный факт свидетельствует о том, что требования к экологическому классу автобусов по данному критерию являются заниженными. В то же время транспортные средства частных перевозчиков соответствуют как минимум 3 экологическому классу, кроме того постоянно происходит обновление автопарка до 4 экологического класса.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что главной целью замены транспорта является не улучшение транспортной работы и, как следствие, предоставление качественной и безопасной услуги населению, а обеспечение возможности осуществлять деятельность муниципальным предприятиям, что также является признаком создания неравных условий для хозяйствующих субъектов отрасли.

5. Кроме того, Постановление Администрации г. Костромы от 18.02.2016 г. № 352 «Об утверждении Плана развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016-2019 годы» предусматривает отмену 16 маршрутов. Считаем важным отметить, что сокращаются маршруты, которые фактически осуществляют экономически выгодную и социально значимую деятельность, при этом вводятся 4 новых маршрута, целесообразность создания которых носит сомнительный характер.

Оставшиеся маршруты будут распределены по лотам, в каждом - по два маршрута. Соответственно, предполагаемые мероприятия определяют укрупнение хозяйствующих субъектов и сокращение количества пассажирских перевозчиков, имеющих возможность принять участие в конкурсе. Микропредприятия (отдельная категория малого бизнеса) вообще лишаются возможности принять участие и/или победить в проводимом конкурсе.

Таким образом, указанные обстоятельства приведут к сокращению количества хозяйствующих субъектов, необоснованно ставят в преимущественное положение отдельные хозяйствующие субъекты, что является в соответствии с пунктом 17 статьи 4, части 1 статьи 15 Закона о защите конкуренции признаками ограничения конкуренции.

6. Одновременно проект конкурсной документации в случае проведения электронного аукциона предполагает выделение лотов, в которых размещено по два маршрута. Однако положениями № Закона N 44-ФЗ не установлена возможность выделения лотов при проведении таких способов определения поставщика (подрядчика, исполнителя), как электронный аукцион, запрос

котировок и запрос предложений. Данный вопрос был предметом рассмотрения Департамента развития контрактной системы Минэкономразвития России в Письме от 21 декабря 2015 г. N Д28и-3712.

Таким образом, на основании вышеизложенного,

ПРОШУ:

Признать конкурную документацию по заявке № 0841300009016000537 - маршруты – 57, 94 не соответствующей действующему законодательству;

Приостановить проведение электронных аукционов до устранения противоречий в действующем муниципальном законодательстве.

Обязать Ответчиков привести в соответствие муниципальные правовые акты: Постановление Администрации г. Костромы от 23.12.2015 г. № 3872 «Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы», Постановление Администрации г. Костромы от 18.02.2016 г. № 352 «Об утверждении Плана развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016-2019 годы».

До рассмотрения жалобы по существу Заказчиком в адрес Костромского УФАС России представлены письменные возражения на доводы жалобы следующего содержания:

«Управлением транспорта Администрации города Костромы (далее - Администрация) рассмотрены жалобы индивидуального предпринимателя <Ш...> на действия заказчика при проведении аукционов в электронной форме на проведение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам.

Считаем, что положения документации электронного аукциона соответствуют действующему законодательству и разработаны на основе требований установленных Федеральным законом от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». В обоснование своей позиции сообщаем следующее.

1. По вопросу несоответствия документации электронного аукциона положениям Решения Думы города Костромы от 30 октября 2014 года № 190 «Об утверждении Порядка организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы» (далее - Решение Думы № 190).

Документация об электронном аукционе разработана в соответствии со статьей 64 Федерального закона от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Решение Думы № 190 не содержит положений определяющих содержание

документации об электронном аукционе.

Порядок разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы (далее - Порядок разработки и утверждения ТЭУ) утвержден постановлением Администрации от 23 декабря 2015 года № 3872, в соответствии со статьей 6 Решения Думы № 190, с учетом положений Федерального закона № 220-ФЗ от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 220).

Таким образом, до принятия Администрацией Порядка разработки и утверждения ТЭУ, на уровне муниципального образования отсутствовала методика определения технико-эксплуатационных показателей, понятие «ТЭУ» не применялось, а, следовательно, технико-эксплуатационные условия на маршрутах не могли быть изменены Администрацией в постановлении от 18 февраля 2016 года № 352 «Об утверждении Плана развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016 - 2019 годы» (далее - План развития регулярных перевозок), фактически они впервые были рассчитаны при принятии данного постановления.

Между тем, в соответствии с пунктом 2 статьи 12 Федерального закона № 220 муниципальный маршрут регулярных перевозок считается установленным или измененным со дня включения предусмотренных пунктами 1-10 части 1 статьи 26 Федерального закона № 220-ФЗ сведений о маршруте в реестр маршрутов. Соответственно, изменение любого из 10 указанных пунктов является изменением маршрута. В настоящее время, в связи с введением в действие Федерального закона 220, все муниципальные маршруты претерпели изменения по одному или нескольким пунктам реестра, в частности по всем маршрутам, на которых проводится электронный аукцион, изменился вид регулярных перевозок.

Таким образом, никаких противоречий в действиях Администрации при установлении-изменении ТЭУ на муниципальных маршрутах не усматривается.

2) По вопросу предписания ФАС по Костромской области, внесенного в адрес Администрации и в адрес Думы города Костромы (далее - Дума) в связи с наличием в действиях (бездействии) Администрации и Думы признаков нарушения антимонопольного законодательства.

Исходя из системного толкования положений Порядка организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы, утвержденного решением Думы города Костромы от 30 октября 2014 года № 190 (далее - Порядок), можно достоверно установить, что порядок отмены муниципальных маршрутов в нем установлен, в том числе и основания отмены:

- при отмене существующих муниципальных маршрутов учитываются их востребованность, дорожно-транспортная характеристика пути следования, степень дублирования других муниципальных маршрутов (пункт 4 части 3 статьи 7 Порядка);

- для оценки необходимости отмены муниципальных маршрутов проводится обследование дорожных условий специально создаваемой Администрацией города Костромы комиссией (части 2,3 статьи 7 Порядка);

- статья 9 Порядка содержит подробное описание действий заинтересованных лиц при подаче и рассмотрении инициативы об отмене муниципального маршрута.

В то же время, в целях исключения неоднозначного толкования положений нормативных правовых актов, исключения возможных коррупциогенных факторов в нормативном правовом акте, Администрацией города Костромы разработан проект решения Думы города Костромы «О внесении изменений в статью 9 Порядка организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы», который внесен на рассмотрение в Думу города Костромы \_\_\_\_ августа 2016 года.

В связи с изложенным, считаем предупреждение управления Федеральной антимонопольной службы по Костромской области о прекращении действий (бездействий), которые содержат признаки нарушения антимонопольного законодательства, от 20 июля 2016 года № 1758/04 в отношении Администрации города Костромы выполненным.

3) Порядок разработки и утверждения ТЭУ содержит основные требования к определению и оформлению технико-эксплуатационных условий, параметры и формулы их расчета.

Иными словами, Порядок разработки и утверждения ТЭУ представляет собой методику расчетов технико-эксплуатационных условий для каждого муниципального маршрута, что позволяет определить минимальное и максимальное количество транспортных средств, их класс, категорию и вместимость, необходимые для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте, количество рейсов на муниципальном маршруте, временной интервал между ними, другие параметры, влияющие на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения, в том числе для лиц с ограниченными возможностями передвижения.

Необходимость в разработке настоящего нормативно-правового акта возникла в связи с отсутствием разработанной и утвержденной на федеральном уровне методики, определяющей потребности населения в пассажирских перевозках. Ранее такая методика содержалась в Приказе Минавтотранса РСФСР от 31 декабря 1981 года № 200 «Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте», который в настоящее время является недействующим. Между тем, в связи с острой необходимостью в правовом регулировании указанного вопроса, методики расчета технико-эксплуатационных условий разрабатываются на уровне субъектов и муниципальных образований.

Например, методику определения технико-эксплуатационных показателей содержит глава 3 Приказа Департамента транспорта и дорожно-хозяйства Костромской области от 4 сентября 2014 года № 174 «Об утверждении Инструкции о порядке обследования пассажиропотоков на маршрутах межмуниципального сообщения в Костромской области».

При разработке указанной методики Администрацией использовались данные

обследования пассажиропотоков по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Костроме, проведенного ЗАО «РИПАС» ООО «Санкт-Петербургский институт транспортных систем» в июле 2012 года (результаты обследования действительны в течение 5 лет), мониторинга и анализа пассажиропотока, полученные при их проведении Управлением транспорта Администрации города Костромы совместно с перевозчиками (решение принято на заседании городской межведомственной транспортной комиссии 29 июля 2015 года) с целью, в том числе, определения класса и количества транспортных средств, необходимых для обслуживания каждого маршрута.

В соответствии с указанной методикой, Администрацией были определены количество транспортных средств, их класс, категория и вместимость, необходимые для осуществления регулярных перевозок на муниципальных маршрутах, что нашло свое отражение в документации об электронном аукционе.

Полагаем, что расчет количества транспортных средств, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальных маршрутах произведен на основе анализа пассажиропотока и объективен.

4) По вопросу возможности использования исполнителем контракта транспорта, соответствующего экологическому классу «Евро 2».

В связи с вступлением в силу 31 декабря 2012 года Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 013/2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту», с 1 января 2015 года возможен ввоз на территорию РФ автомобилей ниже экологического класса ЕВРО 4, но получить паспорт технического средства на таможне на такие автомобили невозможно, а следовательно невозможно поставить авто на учет в ГИБДД. С 1 января 2016 года тот же порядок установлен для автомобилей ниже экологического класса ЕВРО 5.

Между тем, эксплуатация уже зарегистрированных на территории РФ транспортных средств иностранного производства экологического класса ниже ЕВРО 4 и отечественных транспортных средств того же класса законом не запрещена и не ограничена.

Таким образом, ограничение документацией об электронном аукционе возможности использования перевозчиками транспортных средств, соответствующих экологическому классу ЕВРО 2 и ЕВРО 3 противоречит Федеральному закону от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» и ограничивает предоставление равного доступа всех хозяйствующих субъектов к участию в аукционе, в связи с чем, Администрацией в документации об электронном аукционе указан экологический класс транспортных средств «не ниже ЕВРО 2».

5) План развития регулярных перевозок в городе Костроме утвержден постановлением Администрации от 18 февраля 2016 года № 352 «Об утверждении Плана развития регулярных перевозок в городе Костроме на 2016 - 2019 годы» и предусматривает мероприятия, направленные на развитие регулярных перевозок в границах города Костромы, организация которых, в соответствии с № 220-ФЗ, отнесена к компетенции Администрации, разработан и утвержден Администрацией на основании статьи 81 Решения Думы № 190.

На сегодняшний день в городе Костроме существует 50 автобусных и 8 троллейбусных маршрутов регулярных перевозок, перевозки по которым осуществляются 471 автобусом и 21 троллейбусом, принадлежащими МУП «Костромагортранс», МУП «Троллейбусное управление» и частным перевозчикам. Между тем, в некоторых районах города Костромы (Паново, Малышково, «Венеция» и другие) проблема транспортного обслуживания населения, особенно в часы «пик», стоит очень остро.

Администрацией проведена большая работа по анализу существующей ситуации, совместно с перевозчиками, осуществляющими пассажирские перевозки по муниципальным маршрутам, проводились обследования пассажиропотоков, выявлялись наиболее востребованные и невостребованные населением маршруты, проводились совещания и рабочие группы по вопросам улучшения транспортного обслуживания, принимались предложения от перевозчиков и населения по оптимизации существующей маршрутной сети.

Порядок установления, изменения или отмены муниципального маршрута определен пунктом 1 статьи 12 Федерального закона № 220 и статьей 9 Решения Думы № 190.

Установление муниципальных маршрутов осуществляется в соответствии со следующими принципами: при установлении новых, изменении, отмене существующих муниципальных маршрутов должны учитываться их востребованность, дорожно-транспортная характеристика пути следования, степень дублирования других муниципальных маршрутов.

С инициативой об установлении, изменении или отмене муниципального маршрута могут выступить Администрация, Глава города Костромы, государственные органы, перевозчики, имеющие лицензию на право осуществления регулярных перевозок, органы территориального общественного самоуправления, группа жителей города Костромы, достигших возраста 18 лет, численностью не менее 50 человек, для чего указанные органы или лица направляют соответствующие обращения в Администрацию.

Проекты постановлений Администрации об установлении или отмене муниципального маршрута, изменении пути следования и (или) перечня (места расположения) остановочных пунктов по маршруту, подлежат обсуждению на публичных слушаниях, проводимых в порядке, установленном Решением Думы города Костромы от 21 февраля 2006 № 16 «Об утверждении Порядка организации и проведения публичных слушаний по вопросам местного значения города Костромы».

В целях организации более эффективной и качественной работы пассажирского транспорта, Администрацией были предложены для рассмотрения на публичных слушаниях варианты изменения существующих муниципальных маршрутов, а также отмены некоторых дублирующих или невостребованных маршрутов. Предложения Администрации нашли свое отражение в проекте постановления Администрации «Об изменении пути следования автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы и отмене некоторых маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах

города Костромы».

1 февраля 2016 года по вышеуказанному проекту Администрации были проведены публичные слушания. Инициатива Администрации по изменению пути следования и отмене некоторых муниципальных маршрутов в целом была одобрена и поддержана участниками публичных слушаний. Поступившие предложения участников публичных слушаний были занесены в протокол публичных слушаний и учтены при доработке вышеуказанного постановления, а также нашли свое отражение в Плане развития регулярных перевозок.

6 июня 2016 года Администрацией проведены публичные слушания по проекту постановления Администрации «Об изменении пути следования автомобильного транспорта по маршрутам регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы и отмене некоторых маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении, проходящим в границах города Костромы», предполагающему, в том числе, организацию 4 новых маршрутов. Необходимость в организации новых маршрутов возникла в связи с многочисленными обращениями граждан, работающих в районах с плохой транспортной доступностью. Участники публичных слушаний инициативу Администрации по установлению новых муниципальных маршрутов поддержали, возражений не поступило.

Полагаем, что сокращение дублирующих муниципальных маршрутов обосновано, целесообразно и ведет к развитию на рынке здоровой конкуренции, так как предполагает вытеснение с рынка хозяйствующих субъектов, не имеющих возможности оказывать населению качественные услуги по перевозке пассажиров в полном объеме.

По вопросу участия в электронном аукционе микропредприятий, считаем возможным пояснить, что и в настоящее время перевозчики, имеющие в своем распоряжении малое количество транспортных средств, не в состоянии самостоятельно обслуживать ни один из муниципальных маршрутов. Указанные перевозчики объединились с другими такими же перевозчиками, чтобы совместными усилиями осуществлять пассажирские перевозки. На целесообразность заключения перевозчиками совместно осуществляющими регулярные перевозки по муниципальным маршрутам договора простого товарищества указывает пункт 1 части 4 статьи 39 Федерального закона № 220.

Исходя из вышеизложенного, полагаем, что включение в один муниципальный контракт двух муниципальных маршрутов не создает для перевозчиков препятствий для участия в электронном аукционе.

б) Документацией, на основании которой будет проводиться электронный аукцион на право заключения муниципального контракта на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам, предусмотрено включение в один муниципальный контракт двух муниципальных маршрутов, то есть посредством заключения муниципального контракта Администрация заказывает исполнителю контракта выполнение определенного объема транспортной работы, которая рассчитана в комплексе и включает в себя пассажирские перевозки по двум маршрутам, другими словами пассажиры из одного конечного остановочного пункта могут выехать в двух

направлениях, что позволит обеспечить одновременный вывоз всего сложившегося пассажиропотока на конкретном участке маршрутной сети.

Объединение двух муниципальных маршрутов в один контракт произведено по территориальному принципу и преследует цель обслуживания одним перевозчиком всего сложившегося пассажиропотока на конкретном участке (районе) маршрутной сети, что приведет к более грамотному составлению перевозчиком расписания движения транспорта, предотвратит так называемое «подрезание» одного транспортного средства другим, в комплексе обеспечивая бесперебойное равномерное функционирование системы пассажирских перевозок в городе Костроме. № 44-ФЗ не содержит норм, ограничивающих право заказчика и организатора аукциона на формирование муниципального контракта в таком виде.

Между тем, разъяснения Министерства экономического развития Российской Федерации по вопросу о реализации положений Федерального закона от 5 апреля 2013 года № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд», содержащиеся в Письме от 21 декабря 2015 года № Д28и-3712, не имеют юридической силы, в связи с тем, что Министерство экономического развития Российской Федерации не является органом государственной власти, наделенным в соответствии с законодательством Российской Федерации специальной компетенцией издавать разъяснения по применению положений нормативных правовых актов.

Исходя из вышеизложенного, Администрация считает, что документация электронного аукциона на выполнение работ по осуществлению регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам в городе Костроме не содержит требований к участникам закупки, которые влекут за собой ограничение количества участников (в том числе требований о наличии у участников закупки производственных мощностей, трудовых, финансовых и других ресурсов, необходимых для выполнения работ, являющихся предметом контракта).

В соответствии со статьей 17 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции) при проведении торгов запрещаются действия, которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции.

Иные ограничения к формированию лотов законодательством не предусмотрены.

Из изложенного следует, что в зависимости от своих потребностей Заказчик устанавливает требования к объекту закупки с учетом специфики его деятельности и в целях обеспечения эффективного использования бюджетных средств.

Одним из принципов контрактной системы является принцип эффективности закупок: заказчики при планировании и осуществлении закупок должны исходить из необходимости достижения заданных результатов обеспечения государственных и муниципальных нужд.

Следовательно, основной задачей законодательства, устанавливающего порядок осуществления закупок, является выявление в результате торгов лица, исполнение

контракта которым в наибольшей степени будет отвечать целям эффективного использования источников финансирования.

Исходя из положений законодательства о контрактной системе, в торгах могут участвовать лишь те лица, которые соответствуют целям эффективного использования бюджетных средств. Поэтому, включение в документацию о торгах условий, которые в итоге приводят к исключению из круга участников закупки лиц, не отвечающим таким целям, не может рассматриваться как ограничение доступа в торгах и не является нарушением статьи 17 Закона о защите конкуренции».

Выслушав доводы сторон, ознакомившись с представленными возражениями и документами, и проведя внеплановую проверку в соответствии с частью 15 статьи 99 Закона о контрактной системе, Комиссия Костромского УФАС России пришла к следующим выводам.

Согласно статье 14 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 и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее – Закон о перевозке пассажиров) процедура определения поставщика определяется согласно Закону о контрактной системе и Закону о перевозке пассажиров.

В соответствии со статьей 6 Закона о контрактной системе, контрактная система в сфере закупок основывается на принципах открытости и прозрачности информации о контрактной системе в сфере закупок, а также обеспечения конкуренции, профессионализма заказчиков, стимулирования инноваций, единства контрактной системы в сфере закупок, ответственности за результативность обеспечения государственных и муниципальных нужд, эффективности осуществления закупок.

При этом заказчики в силу части 1 статьи 24 Закона о контрактной системе при осуществлении закупок используют конкурентные способы определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей) или осуществляют закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя).

Конкурентными способами определения поставщиков (подрядчиков, исполнителей) являются конкурсы (открытый конкурс, конкурс с ограниченным участием, двухэтапный конкурс, закрытый конкурс, закрытый конкурс с ограниченным участием, закрытый двухэтапный конкурс), аукционы (аукцион в электронной форме (далее также - электронный аукцион), закрытый аукцион), запрос котировок, запрос предложений (часть 2 статьи 24 Закона о контрактной системе).

Под аукционом в электронной форме (электронным аукционом) понимается аукцион, при котором информация о закупке сообщается заказчиком неограниченному кругу лиц путем размещения в единой информационной системе извещения о проведении такого аукциона и документации о нем, к участникам закупки предъявляются единые требования и дополнительные требования, проведение такого аукциона обеспечивается на электронной площадке ее оператором (часть 1 статьи 59 Закона о контрактной системе).

Согласно статье 64 Закона о контрактной системе документация об электронном аукционе наряду с информацией, указанной в извещении о проведении такого аукциона, должна содержать наименование и описание объекта закупки и условия контракта в соответствии со статьей 33 Закона о контрактной системе, в том числе обоснование начальной (максимальной) цены контракта.

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 33 Закона о контрактной системе заказчик при описании в документации о закупке объекта закупки должен руководствоваться следующими правилами:

- описание объекта закупки должно носить объективный характер. В описании объекта закупки указываются функциональные, технические и качественные характеристики, эксплуатационные характеристики объекта закупки (при необходимости). В описании объекта закупки не должны включаться требования или указания в отношении товарных знаков, знаков обслуживания, фирменных наименований, патентов, полезных моделей, промышленных образцов, наименование места происхождения товара или наименование производителя, а также требования к товарам, информации, работам, услугам при условии, что такие требования влекут за собой ограничение количества участников закупки, за исключением случаев, если не имеется другого способа, обеспечивающего более точное и четкое описание характеристик объекта закупки. Документация о закупке может содержать указание на товарные знаки в случае, если при выполнении работ, оказании услуг предполагается использовать товары, поставки которых не являются предметом контракта. При этом обязательным условием является включение в описание объекта закупки слов "или эквивалент", за исключением случаев несовместимости товаров, на которых размещаются другие товарные знаки, и необходимости обеспечения взаимодействия таких товаров с товарами, используемыми заказчиком, а также случаев закупок запасных частей и расходных материалов к машинам и оборудованию, используемым заказчиком, в соответствии с технической документацией на указанные машины и оборудование.

Согласно пункту 2 части 1 статьи 33 Закона о контрактной системе использование при составлении описания объекта закупки показателей, требований, условных обозначений и терминологии, касающихся технических характеристик, функциональных характеристик (потребительских свойств) товара, работы, услуги и качественных характеристик объекта закупки, которые предусмотрены техническими регламентами, принятыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, документами, разрабатываемыми и применяемыми в национальной системе стандартизации, принятыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, иных требований, связанных с определением соответствия поставляемого товара, выполняемой работы, оказываемой услуги потребностям заказчика. Если заказчиком при составлении описания объекта закупки не используются установленные в соответствии с законодательством Российской Федерации о техническом регулировании, законодательством Российской Федерации о стандартизации показатели, требования, условные обозначения и терминология, в документации о закупке должно содержаться обоснование необходимости использования других показателей, требований, условных обозначений и терминологии.

Согласно статье 24 Решения Комиссии Таможенного союза проверка выполнения

требований к типам транспортных средств (шасси) осуществляют аккредитованные органы по сертификации, включенные в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза и заявленные государством - членом Таможенного союза для проведения одобрения типа.

В ходе Заседания Комиссии Костромского УФАС России представители ИП <Ш...> заявили довод о том, что Заказчик неправомерно включил в техническое задание значение показателей транспортных средств, являющихся средствами выполнения подрядчиком условий контракта, год выпуска транспортного средства – не ранее 2012 года.

Согласно части 1 статьи 14 Закона о перевозке пассажиров в целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, уполномоченные органы местного самоуправления устанавливают муниципальные маршруты регулярных перевозок, межмуниципальные маршруты регулярных перевозок, смежные межрегиональные маршруты регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Согласно части 2 статьи 14 Закон о перевозке пассажиров осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений настоящего Федерального закона.

Согласно части 3 статьи 14 Закон о перевозке пассажиров предметом государственного или муниципального контракта является выполнение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, с которыми заключен государственный или муниципальный контракт (далее - подрядчик), работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в соответствии с требованиями, установленными государственным или муниципальным заказчиком.

В части 4 статьи 28 Закона о перевозке пассажиров в карте маршрута регулярных перевозок указываются, в том числе, следующие сведения:

вид транспортного средства и класс транспортного средства;

экологические характеристики транспортного средства;

срок действия карты маршрута регулярных перевозок, если в соответствии с настоящим Федеральным законом она выдана на ограниченный срок;

характеристики транспортного средства, влияющие на качество регулярных перевозок, если такие характеристики предусмотрены государственным или муниципальным контрактом, требованиями к осуществлению регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам либо конкурсной заявкой юридического

лица, индивидуального предпринимателя или уполномоченного участника договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок.

В ходе заседания Комиссии представители Заказчика пояснили, что требование к транспортному средству по году выпуска обосновано необходимостью обеспечения безопасности и качества пассажирских перевозок.

Представители Заказчика также пояснили, что показатель характеристики автобуса о выпуске не ранее 2012 год был определен с помощью оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния Р 03112194-0376-98, утвержденной Минтрансом РФ 10 декабря 1998 года, с учетом, что срок износа транспортных средств категории М 2 на конец срока действия муниципального контракта должен составлять порядка 10 лет, и с учетом этого определен срок выпуска; на начало действия контракта срок эксплуатации транспортного средства должен составлять около 4-х лет. На вопрос Комиссии о возможности замены транспортных средств в течение срока выполнения контракта получено пояснение о том, что запрет не установлен, то есть перевозчик имеет право заменить транспортное средство, в том числе, и более новым.

На вопрос Комиссии о том, как год выпуска транспортного средства влияет на безопасность, был получен ответ, что чем меньше срок использования транспортных средств, тем оно безопаснее. Доводов и ссылок на нормативные правовые акты не приведено.

В свою очередь статья 2 Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" устанавливает порядок и периодичность проведения технического осмотра, находящихся в эксплуатации транспортных средств. Также часть 1 статьи 1 вышеуказанного Закона устанавливает следующие понятия:

- технический осмотр транспортных средств (далее также - технический осмотр) - проверка технического состояния транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования) на предмет их соответствия обязательным требованиям безопасности транспортных средств в целях допуска транспортных средств к участию

- обязательные требования безопасности транспортных средств - требования к техническому состоянию транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), установленные международными договорами Российской Федерации или нормативными правовыми актами Российской Федерации, на соответствие которым осуществляется проверка транспортных средств (в том числе их частей, предметов их дополнительного оборудования), при проведении технического осмотра;

- диагностическая карта - документ, оформленный по результатам проведения технического осмотра транспортного средства (в том числе его частей, предметов его дополнительного оборудования), содержащий сведения о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств и в случае, если содержит сведения о соответствии обязательным требованиям безопасности транспортных средств,

подтверждающий допуск транспортного средства к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации также за ее пределами.

Постановление Правительства РФ от 10.09.2009 № 720 "Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств" утратил силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ от 10.02.2015 № 109 Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 утвержден технический регламент Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (ТР ТС 018/2011) (далее – Решение Комиссии Таможенного союза). В вышеуказанном решении не имеется ограничения по году выпуска транспортного средства.

Исходя из вышеуказанного и оценив представленные сторонами документы, Комиссия Костромского УФАС России пришла к выводу, что установленная характеристика – «2012 год выпуска» не позволяет объективно оценить потребность заказчика в плане безопасности и качества пассажирских перевозок и необходимость установления подобного ограничения. Иных доказательств, обосновывающих необходимость установления характеристик по году выпуска, а именно транспортного средства с 2012 годом выпуска в дело не предоставлено. Также статьей 34 Конституции Российской Федерации, установлено, что каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности.

Учитывая изложенное, Комиссия Костромского УФАС России пришла к выводу, что произвольное установление данного требования ограничивает возможность участия в аукционе на оказание пассажирских перевозок хозяйствующих субъектов, у которых присутствуют автобусы, года выпуска более раннего, чем 2012 год, но которые могут иметь достаточный подвижной состав, состоящий из автобусов с лучшими техническими характеристиками и соответствуют требованиям безопасности транспортных средств. Довод заявителя обоснован. Описание объекта закупки не соответствует пунктам 1, 2 части 1 статьи 33 Закона о контрактной системе.

В ходе заседания Комиссии по рассмотрению жалобы Заявитель также указал на то, что оснащение автобусов средствами видеорегистрации и светодиодными табло в обязательном порядке не предусмотрено действующим законодательством.

В статье 14 Решения Комиссии Таможенного союза указано, что конструкция выпускаемых в обращение транспортных средств категорий М2 и М3, должна предусматривать возможность оснащения (штатные места установки, крепления, энергопитания) техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха (тахографами).

Как пояснили представители Заказчика, при установлении данного критерия, Заказчик руководствовался законодательством Российской Федерации.

Так, в соответствии с пунктом 1 части 2 Распоряжения Правительства РФ от 3 декабря 2014 года № 2446-р «Об утверждении Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»» обеспечение

правопорядка и профилактика правонарушений на дорогах, объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах предусматривают:

видеонаблюдение и видеофиксацию, включая:

круглосуточную регистрацию фактов нарушения правил дорожного движения;

фиксацию в автоматическом режиме правонарушений в области дорожного движения и передачу полученной информации в центры автоматизированной фиксации нарушений правил дорожного движения;

видеоанализ, включая:

выявление потенциально опасных событий на дорогах и объектах транспортной инфраструктуры железнодорожного, водного, воздушного и автомобильного транспорта, метрополитена и дорожного хозяйства;

восстановление хронологии происшествий;

отслеживание маршрутов транспортных средств.

Требования к обеспечению транспортной безопасности содержит Приказ Минтранса РФ от 8 февраля 2011 года № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» также устанавливают требования к субъектам транспортной инфраструктуры оснастить ТС техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими видеонаблюдение объектов видеонаблюдения в кабине ТС и на путях прохода в салон (кабину) ТС и видеомониторинг объектов видеонаблюдения в салоне ТС (пункт 22, 23 Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства).

Кроме того, в соответствии с пунктом 9.1 «Методических рекомендаций по выбору и применению технических средств обеспечения транспортной безопасности автобусов городского, пригородного, междугородного и международного сообщения, легковых автомобилей, перевозящих пассажиров, грузовых автомобилей, трамваев и троллейбусов» утвержденных Распоряжением Росавтодора от 22.08.2012 № 620-р, в состав инженерно-технических систем обеспечения транспортной безопасности автобусов городского, пригородного, междугородного и международного сообщения первой категории может входить, в том числе и система видеонаблюдения.

Подпунктом «г» пункта 3 Приказа Минтранса России от 1 декабря 2015 года № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи» перевозчики и владельцы объектов транспортной инфраструктуры обеспечивают дублирование необходимой для пассажиров из числа инвалидов звуковой и зрительной информации на объектах транспорта.

Указанное требование обязательно с 1 июля 2016 года в связи с принятием Федерального закона от 1 декабря 2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов» (пункт 6 статьи 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 года № 181 -ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»).

Подпунктом «е» пункта 4.3.3.3. «ГОСТ Р 51825-2001. Государственного стандарта Российской Федерации. Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования», утверждённого Постановлением Госстандарта России от 14 ноября 2001 года № 461-ст, установлено, что в процессе перевозки пассажирам должна предоставляться необходимая и своевременная звуковая и визуальная информация по вопросам, связанным с оказанием услуг по перевозке.

Комиссия Костромского УФАС России принимает довод Заказчика об оснащении автобусов средствами видеорегистрации и светодиодными табло, так как эта необходимость установлена объективно.

В соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 "О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств» и в соответствии с подпунктом "ж" пункта 4 Положения 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), утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 02.04.2012 № 280 транспортные средства, включая специальные транспортные средства, категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Согласно статье 13 Решения Комиссии Таможенного союза. Выпускаемые в обращение транспортные средства категории М, используемые для коммерческих перевозок пассажиров, а также специально предназначенные для перевозки детей, и категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), специальных, опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, а также транспортные средства оперативных служб подлежат оснащению аппаратурой спутниковой навигации. Конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой. Транспортные средства оперативных служб и транспортные средства категории N, используемые для перевозки твердых бытовых отходов и мусора (мусоровозы), оснащаются аппаратурой спутниковой навигации в порядке, установленном законодательством государств - членов Таможенного союза.

Статьей 7 Федерального закона от 14.02.2009 № 22-ФЗ "О навигационной деятельности" установлено, что органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления имеют право получать услуги в сфере навигационной деятельности в установленном ими порядке.

Согласно статье 1 Распоряжения Администрации Костромской области от 28.12.2012 № 259-ра "Об утверждении перечня транспортных средств, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации на основе технологий ГЛОНАСС

или ГЛОНАСС/GPS с подключением к региональной навигационно-информационной системе Костромской области" Утвердить прилагаемый перечень транспортных средств, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (далее - аппаратура спутниковой навигации) с подключением к региональной навигационно-информационной системе Костромской области (далее - РНИС Костромской области) через Региональный навигационный информационный центр Костромской области (далее - РНИЦ Костромской области), закрепленных в установленном порядке за исполнительными органами государственной власти Костромской области, подведомственными им государственными предприятиями и учреждениями Костромской области (далее - подведомственные предприятия и учреждения), а также принадлежащих иным хозяйствующим субъектам, осуществляющим хозяйственную деятельность на территории Костромской области.

Таким образом, Комиссия делает вывод о необходимости оснащения транспортных средств оборудованием для системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Однако, Распоряжением Администрации Костромской области от 28.12.2012 № 259-ра "Об утверждении перечня транспортных средств, подлежащих оснащению аппаратурой спутниковой навигации на основе технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS с подключением к региональной навигационно-информационной системе Костромской области" не установлен порядок получения навигационных услуг для транспортных работ, являющихся предметом муниципального контракта. Представитель Заказчика пояснил, что требование, связанное с подключением к РНИЦ Костромской области носит рекомендательный характер.

На довод Заявителя по поводу установления в аукционной документации количество дверей не менее двух, представитель Заказчика заявил, что данное требование не ограничивает участников электронного аукциона, пояснив при этом, что задняя дверь в маршрутном автобусе тоже считается соответствующей дверью и Заказчик готов дать по этому поводу разъяснения положения документации.

Таким образом, объективность описания предмета закупки в части последних вышеуказанных доводов не соответствует правилам описания объекта закупки (не соответствует пункту 1 части 1 статьи 33 Закона о контрактной системе) и требуют уточнения.

Комиссия отклоняет довод Заявителя о неправомерном выставлении в извещении номера лота, поскольку на аукцион выставлено два маршрута единым лотом. Законодательством Российской Федерации не запрещено объединение нескольких маршрутов в один лот.

В ходе заседания Комиссии по рассмотрению жалобы представителями ИП Шумилина С.В. был заявлен довод о неправомерном обосновании Заказчиком в Документации об аукционе начальной (максимальной) цены контракта, в отношении которого Комиссия Костромского УФАС России отмечает, что в соответствии с пунктом 3 части 8 статьи 99 Закона о контрактной системе контроль за обоснованием начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), включенной в план-график осуществляется органами внутреннего государственного (муниципального) финансового контроля и не относится к

компетенции антимонопольного органа

Представители Заявителя также в ходе заседания Комиссии озвучили довод о том, что по категории транспортных средств М2 Заказчиком установлены требования о минимальной вместимости, превышающие минимальные значения вместимости, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации. Относительно данного довода Заказчиком представлены документы и материалы по обследованию пассажиропотоков по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городе Костроме в июле 2012 год (результаты обследования действительны в течение 5 лет) с приложением расчетов, в соответствии с которыми Заказчиком в аукционной документации было установлено данное требование. Доказательств, опровергающих возражение Заказчика по данному вопросу, Заявителем Комиссии не представлено.

Дополнительно к жалобе был заявлен довод о неправомерном установлении Заказчиком в аукционной документации требования о наличии у транспортного средства такой характеристики, как усилитель экстренного торможения. По мнению Заявителя, данное устройство имеется у транспортных средств импортного производства. Представитель Заказчика пояснил, что под данной характеристикой понимается любое устройство на главном тормозном цилиндре, которое обеспечивает возможность торможения в экстренной ситуации, и по данному вопросу Заказчик готов дать разъяснения. Вывод о неправомерности использования данного критерия Комиссия не принимает, так как в пункте 24 Примечания Решения Комиссии Таможенного союза содержится возможность оснащения транспортного средства данной системой.

Иные доводы, озвученные Заявителем в ходе рассмотрения жалобы Комиссией не рассматриваются, так как выходят за рамки применения Закона о контрактной системе, в том числе требования по предоставлению до 12 сентября 2016 года документов, т.е. до заключения муниципального контракта, Законом о контрактной системе не предусмотрено.

Исходя из указанного, Комиссия Костромского УФАС России признает факт нарушения заказчиком пунктов 1 и 2 части 1 статьи 33 Закона о контрактной системе.

На основании изложенного, руководствуясь статьями 99, 106, Закона о контрактной системе, Комиссия Костромского УФАС России по контролю в сфере закупок

РЕШИЛА:

Признать жалобу индивидуального предпринимателя <Ш...> частично обоснованной.

Признать факт нарушения Заказчиком пунктов 1 и 2 части 1 статьи 33 Закона о контрактной системе.

Выдать Заказчику, Уполномоченному учреждению обязательное для исполнения предписание об устранении выявленных нарушений путем внесения изменений в

документацию.

Передать материалы дела должностному лицу для рассмотрения вопроса о привлечении виновных лиц к административной ответственности.

Решение может быть обжаловано заинтересованным лицом в арбитражный суд в течение трех месяцев в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Председатель Комиссии

О.В. Ревельцев

Члены комиссии

А.К. Степина

И.М. Рубцов