

УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

ПО КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

РЕШЕНИЕ

14 июня 2011 года

№ АМЗ-16/2011

г. Калининград

Решение изготовлено в полном объеме 14 июня 2011 года.

Резолютивная часть решения была оглашена на заседании комиссии 30 мая 2011 года.

Комиссия Калининградского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе: председателя Комиссии: К.А. Кучушева – заместителя руководителя — начальника отдела контроля органов власти, размещения заказов и рекламы Калининградского УФАС России, членов Комиссии: Егоровой Н.С. – заместителя начальника отдела контроля органов власти, размещения заказов и рекламы Калининградского УФАС России, Д.М. Булатовой — ведущего специалиста-эксперта контроля органов власти, размещения заказов и рекламы Калининградского УФАС России, О.Ф. Толстокоровой — специалиста-эксперта отдела контроля органов власти, размещения заказов и рекламы Калининградского УФАС России, рассмотрев дело № АМЗ-16/2011 по признакам нарушения Министерством развития инфраструктуры Калининградской области (г. Калининград, ул. Д. Донского, 1) части 2 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2010 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее — Закон о защите конкуренции), в присутствии представителей Министерства развития инфраструктуры Калининградской области Г., С., Г., С., представителя ООО «Аркада - социальные заказные перевозки» Г., представителей ООО «Евролайн» и ООО «Зеленоградск-Транс-5» Б. и Ш., представителей ООО «ТОТЕМ» В., Ц., Т., представителей Конкурсного Агентства Калининградской области Н. и Н., председателя Калининградского регионального автотранспортного союза «КРАС» Ц.,

УСТАНОВИЛА:

В Калининградское УФАС России поступили заявления ООО «ТОТЕМ», ООО «Евролайн», ООО «Зеленоградск-Транс-5» и Калининградского регионального автотранспортного союза «КРАС» на действия государственного заказчика (Министерства развития инфраструктуры Калининградской области) при разработке и утверждении конкурсной документации по проведению открытого конкурса на право заключения договоров об организации регулярных перевозок пассажирских автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети (далее — конкурсная документация и конкурс соответственно). В результате рассмотрения указанных заявлений приказом от 04.04.2010 г № 91 возбуждено дело № АМЗ-16/2011 по признакам нарушения Министерством развития инфраструктуры Калининградской области части 2 статьи 17 Закона о защите конкуренции.

Существо дела в изложении ООО «ТОТЕМ»

При подготовке конкурсной документации заказчик установил такой порядок подсчета баллов и определения победителей конкурса, который позволяет членам комиссии манипулировать баллами, присваивать то или иное количество исходя из собственных предпочтений. Кроме того, многие из показателей, по которым происходит отбор участника, являются расплывчатыми и неопределенными. Такая неопределенность дает возможность для протекционистских действий членов комиссии в отношении отдельных участников конкурса, что в конечном итоге препятствует свободной конкуренции, когда победитель определяется не в процессе открытого соперничества хозяйствующих субъектов, а в зависимости от субъективного отношения членов комиссии к тому или иному участнику. Количество баллов, присваиваемых за некоторые показатели, не является фиксированным, а находится в довольно широком диапазоне, т. е. в зависимости от субъективного мнения членов комиссии количество баллов может варьироваться в диапазоне от 0 до 21 балла. Используя такую значительную разницу можно либо лишить любого участника возможности победить в конкурсе либо дать решающие преимущества участнику.

Многие из показателей, содержащихся в критерии отбора № 2, являются расплывчатыми и неопределенными. Такая неопределенность и необоснованно высокое количество баллов за эти показатели также создает предпосылки для возможного манипулирования баллами. Например, такие показатели как внешний вид контрольно-технического пункта, внешний вид автомойки,

внешний вид кабинета медицинского освидетельствования, внешний вид класса для проведения занятий по безопасности дорожного движения, внешний вид диспетчерского пункта не содержат четко определенных качеств, по которым их можно оценивать, следовательно оценка будет носить исключительно субъективный характер. Такие показатели должны быть либо должным образом детализированы либо исключены из критериев отбора.

Значительную часть маршрутов разработчик конкурсной документации объединил в объемные лоты, содержащие от 2 до 8 маршрутов. Такое объединение лишает малые предприятия, не имеющие большого парка подвижного состава, принять участие в конкурсе на отдельные маршруты. Например, лот № 1 объединяет 5 маршрутов, лот № 10 — 6 маршрутов, а лот № 11 — 8 маршрутов. Этими действиями разработчик документации устранил возможность создания конкуренции крупным перевозчикам со стороны малых предприятий.

Конкурсная документация разработана заказчиком — Министерством развития инфраструктуры Калининградской области. Департамент развития транспортного комплекса и дорожной деятельности контролирует осуществление пассажирских перевозок в Калининградской области и непосредственно разрабатывал конкурсную документацию. Поскольку руководителем вышеназванного департамента в период разработки конкурсной документации являлся Г. В.К., то очевидно, что участник конкурса — предприятие ООО «КенигТрансАвто», руководителем которого являлась его супруга Г. Э.Д., в отличие от других участников имело доступ к информации о порядке проведения конкурса, а также критериях и показателях по которым будут оцениваться участники. Имея такие сведения, ООО «КенигТрансАвто» получило значительные преимущества по сравнению с другими участниками, поскольку могло заранее оборудовать транспортные средства в соответствии с теми показателями, за которые можно было получить дополнительные решающие баллы. Например, единая цветовая окраска кузова, наличие электронного табло требуют не столько финансовых затрат, сколько значительного времени для подготовки. Заблаговременное информирование участника конкурса о том, что такие показатели будут оцениваться имеет решающее значение.

Департамент развития транспортного комплекса и дорожной деятельности, возглавляемый Г. В.К., заведомо зная характеристики транспортных средств и производственных мощностей этого предприятия, использовал и другие способы для создания преимуществ ООО «КенигТрансАвто». Например, в конкурсную документацию внесены именно те показатели, которые имелись у ООО «КенигТрансАвто», но не имелись у других участников (стендовое оборудование для проверки тормозной системы, электронные табло). Те показатели, которыми не обладало ООО «КенигТрансАвто», напротив не были включены в конкурсную документацию, несмотря на их очевидную значимость для качества перевозок пассажиров (например, наличие кондиционера на пригородных маршрутах).

Требование о наличии у участника конкурса на праве собственности или ином законном основании производственно-технической базы, указанное в пп. 5 п. 4 конкурсной документации, не предусмотрено федеральными законами или иными нормативно-правовыми актами и ограничивает допуск к конкурсу тех организаций, которые осуществляют медицинское освидетельствование, техническое обслуживание и проведение занятий с водителями по договорам со специализированными организациями.

Существо дела в изложении представителей ООО «ЕвроЛайн»

Действия заказчика и организатора конкурса при установлении в конкурсной документации условий для определения победителя торгов противоречат действующему законодательству и нарушают права ООО «ЕвроЛайн» на участие в торгах по следующим основаниям.

В соответствии с п. 3 ст. 13 Закона Калининградской области от 09.02.2007 года № 116 «О пассажирских перевозках на автомобильном транспорте в Калининградской области»

уполномоченные органы исполнительной власти Калининградской области вправе устанавливать в конкурсной документации следующие условия:

- минимальную и (или) максимальную вместимость транспортных средств, интервалы отправления транспортных средств (в случае, если это обусловлено ограниченной пропускной способностью объектов транспортной инфраструктуры);
- минимальную потребность в транспортных средствах, обусловленную спросом на регулярные перевозки с учетом нормирования скоростей и интервалов движения;
- время начала и окончания движения на маршруте регулярного сообщения;
- требования к техническому состоянию и экологическому классу используемых транспортных средств;
- оснащение транспортных средств оборудованием, предназначенным для обеспечения контроля

за выполнением условий договора об организации регулярных перевозок;

- основания для досрочного расторжения договора.

Однако, пп. 5 п. 4 конкурсной документации к участнику конкурса (отдельного лота) предъявляется требование наличия на праве собственности, аренды или ином законном основании производственно-технической базы по каждому лоту и по всем лотам в совокупности, на которые участником конкурса (отдельного лота) подана заявка на участие в конкурсе. Также пунктом 10 «Критерии отбора победителя конкурса (отдельного лота)» раздела I конкурсной документации установлено, что для определения победителя конкурса конкурсная комиссия устанавливает в т.ч. следующий критерий оценки заявок на участие в конкурсе — критерий № 2 — производственно-техническая база (значимость — 30%).

Таким образом, включение в конкурсную документацию условий о наличии производственно-технической базы как требования к участию в конкурсе и критерия отбора победителя конкурса неправомерно, поскольку их установление не предусмотрено п. 3 ст. 13 Закона Калининградской области от 09.02.2007 года № 116 «О пассажирских перевозках на автомобильном транспорте в Калининградской области», что нарушает запрет, установленный ч. 2 ст. 17 Закона о защите конкуренции.

Кроме того, такие критерии оценки как внешний вид того или иного объекта производственно-технической базы субъективны и могут основываться исключительно на личных эстетических предпочтениях членов комиссии, в связи с чем наличие данного вида показателей в условиях конкурса не позволяет объективно и обоснованно определить победителя конкурса.

Существо дела в изложении представителей ООО «Зеленоградск-Транс 5»

Считаем, что при подготовке конкурсной документации и проведении конкурса начальником Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области Г. В.К. допущено нарушение требований антимонопольного законодательства, выразившееся в: 1) предоставлении ООО «КенигТрансАвто» информации об условиях конкурса, требованиях к его участнику и критериях определения его победителей до официального опубликования конкурсной документации; 2) координации действий должностного лица организатора конкурса Г. В.К. и участника конкурса ООО «КенигТрансАвто» при подготовке, проведении и определении победителей конкурса. В частности п. 10 «Критерии отбора победителя конкурса (отдельного лота)» раздела I конкурсной документации среди критериев оценки заявок на участие в конкурсе установлен критерий № 3 «возможность посадки в транспортные средства и высадки из них и перевозки людей с ограниченными возможностями. Значимость 20%». Начальник Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области Г. В.К. при разработке конкурсной документации и с учетом коммерческих интересов ООО «КенигТрансАвто» определил значимость критерия № 3 в размере 20%, позволяющего при меньших показателях по технико-эксплуатационным возможностям транспортных средств получить преимущество за счет наличия в них специальных устройств (приспособлений), предназначенных для посадки, высадки и перевозки инвалидов-колясочников. Таким образом, ООО «КенигТрансАвто» имея информацию о наличии такого критерия и его значимости до опубликования конкурсной документации, имело возможность заранее переоборудовать свои транспортные средства к началу конкурса для получения максимального значения весового коэффициента по названному критерию и, следовательно, максимального итогового значения по всем критериям. При этом, в ПТС двух из числа заявленных ООО «КенигТрансАвто» по лоту № 4 автотранспортных средств внесение изменений в конструкцию (установка специальных устройств (приспособлений) для посадки, высадки и перевозки инвалидов-колясочников) было зарегистрировано лишь 20 января 2011 года, т. е. в день вскрытия конвертов с заявками на участие в конкурсе.

Кроме того, в состав конкурсной комиссии включены сотрудники Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области (Г., К. и С.), находившиеся в служебной зависимости от Г. В.К., в связи с чем объективность данных ими оценок вызывает сомнение.

Существо дела в изложении представителя Калининградского регионального автотранспортного союза «КРАС»

Работу по подготовке к конкурсу Г. В.К. построил по трем направлениям: 1. накопление материала о конкурентах -автоперевозчиках; 2. разработка конкурсной документации; 3. принятие в Областной Думе регионального закона о пассажирских перевозках в новой редакции. Задолго до проведения конкурса начальник Департамента развития транспортного комплекса и дорожной

деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области Г. В.К. стал собирать нужные ему сведения о наличии автобусов и их состоянии в некоторых автопредприятиях, используя эти данные для разработки конкурсной документации и определения критериев оценки участников.

Стоит отметить, что конкурс по лотам №№ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 признан несостоявшимся.

Существо дела в изложении представителей Конкурсного Агентства Калининградской области

Конкурсная документация согласно пп. 11 ч. 2 Закона Калининградской области от 09.02.2007 года № 116 «О пассажирских перевозках на автомобильном транспорте в Калининградской области» разрабатывает организатор перевозок — Министерство развития инфраструктуры Калининградской области.. Конкурсное Агентство Калининградской области организует и проводит открытые конкурсы на право заключения договоров об организации регулярных перевозок автомобильных перевозок автомобильным транспортом общего пользования. Конкурсная документация согласована Конкурсным Агентством Калининградской области в части организации и проведения открытого конкурса. Конкурс проведен в соответствии с требованиями действующего законодательства, для участников конкурса были созданы равные условия для участия в конкурсе, при этом Конкурсное Агентство Калининградской области координацию действий участников конкурса не осуществляло, преимущественных условий участия в торгах участникам конкурса не создавало, переговоров с участниками не вело.

Существо дела в изложении представителей Министерства развития инфраструктуры Калининградской области

Конкурсная документация разрабатывалась и утверждалась Министерством развития инфраструктуры Калининградской области. Начальник департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности В.К. Г. конкурсную документацию не утверждал и не согласовывал.

Для проведения конкурса Конкурсным Агентством Калининградской области как организатором конкурса была создана конкурсная комиссия и сформирован ее состав. Согласно приказу Конкурсного Агентства Калининградской области в состав конкурсной комиссии были включены 13 членов, из которых только 3 человека являются сотрудниками департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области. Их представительство в указанной комиссии объективно необходимо, так как они являются специалистами в сфере автомобильных перевозок с многолетним опытом работы. При этом доминирующее число членов комиссии — это представители Конкурсного Агентства Калининградской области и сторонних организаций.

Согласно приказу Министерства развития инфраструктуры Калининградской области от 21.10.2010 года № 91 «Об утверждении внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети» на момент проведения конкурса маршрутная сеть включала 110 маршрутов, из них на конкурс было выставлено только 39 маршрутов, объединенных в 13 лотов. При формировании лотов с учетом опыта проведения предыдущих конкурсов Министерство стремилось по мере возможности объединить в единые лоты высоко- и низкорентабельные маршруты, имеющие общее территориальное расположение и направление. Такие принципы позволяют обеспечить потребность населения области в пассажирских перевозках, обеспечить движение автобусов по низкорентабельным, но социально значимым маршрутам, а также исключить конфликтные ситуации между автоперевозчиками.

Перечень критериев отбора победителя конкурса установлены конкурсной документацией, утвержденной Министерством развития инфраструктуры Калининградской области и согласованной Конкурсным Агентством Калининградской области. При оценке заявок, кроме всего прочего, учитываются показатели, определяемые членами конкурсной комиссии по результатам фактического осмотра транспортных средств и производственно-технической базы участника конкурса. Оценка членов комиссии не требует наличия специальных знаний и навыков, а учитывается как мнение «простого пассажира» (качество, удобство салона автобуса, чистота и т. д.). Министерство считает целесообразным наличие таких показателей, т. к. в процессе эксплуатации пассажиры оценивают комфортность поездки в транспортном средстве по его внешнему состоянию, внутреннему виду и удобству, а не в зависимости от его технических характеристик. Выездные проверки осуществлялись конкурсной комиссией 08 и 11 февраля 2011 года.

При оценке технико-эксплуатационных возможностей транспортных средств (критерий № 1)

дополнительно начисляется 3 балла (из более чем 50 возможных) при наличии у всех транспортных средств единой цветовой окраски («фирменного стиля предприятия»). Министерство считает наличие данного показателя обоснованным, так как единая цветовая окраска способствует визуальной идентификации маршрутных автобусов, что, например, важно для слабовидящих людей. Конкурсы на право заключения договоров об организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной сети являются для Министерства единственным способом стимулирования автоперевозчиков к приобретению транспортных средств, приспособленных для перевозки людей с ограниченными возможностями. За период с 2006 года состоялось 4 конкурса, в каждом из которых наличие условий, обеспечивающих возможность посадки и высадки в транспортные средства лиц с ограниченными возможностями, учитывалось конкурсной комиссией при оценке заявок и определения победителя. В конкурсах, состоявшихся в 2008-2009 гг. ни одного транспортного средства, приспособленного для перевозки инвалидов-колясочников, заявлено не было. В связи с чем, в конкурсной документации значимость критерия № 3 «возможность посадки в транспортные средства и высадки из них и перевозки людей с ограниченными возможностями» была увеличена до 20%. При этом, даже если бы значимость указанного критерия, как и на предыдущем конкурсе составила бы 10%, победителем, например, по лоту № 4 тем не менее стало бы ООО «КенигТрансАвто», так как его заявка получила бы более высокий балл чем заявка ООО «Зеленоградск-Транс 5».

Кроме того, при разработке конкурсной документации Министерство учитывало мнения и предложения автотранспортных организаций, в том числе в части установления критериев оценки заявок на участие в конкурсе. Возражений по критерию, которым оценивалась приспособленность транспортных средств к перевозке людей с ограниченными возможностями от автоперевозчиков не поступало.

Министерство какие-либо действия по координации участников торгов, созданию участникам торгов преимущественных условий на торгах путем доступа к информации не предпринимало.

Обстоятельства, установленные антимонопольным органом.

Министерством развития инфраструктуры Калининградской области 09 ноября 2010 года опубликовано извещение о проведении открытого конкурса на право заключения договоров об организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети. В соответствии с п. 2 конкурсной документации установлен срок оказания услуг — 5 лет с момента заключения договора об организации регулярных перевозок автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети. Условием оказания услуг является осуществление регулярных перевозок пассажиров на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети транспортными средствами, которые соответствуют требованиям конкурсной документации, в том числе по общему количеству для отдельного лота, категории транспортных средств, а также нормативным правовым актам РФ и Калининградской области в области осуществления перевозок пассажиров по тарифам, не превышающим предельные максимальные тарифы на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, утвержденные Службой по государственному регулированию цен и тарифов Калининградской области.

В соответствии с ч. 2 ст. 448 Гражданского кодекса РФ извещение о проведении торгов должно содержать во всяком случае сведения о времени, месте и форме торгов, их предмете и порядке проведения, в том числе об оформлении участия в торгах, определении лица, выигравшего торги, а также сведения о начальной цене.

Согласно разделу I Информационной карты открытого конкурса (далее — Информационная карта) конкурс не предусматривает расходование бюджетных средств и проводится, в том числе, в соответствии с Гражданским кодексом РФ.

В соответствии с пп. 2 п. 1 раздела I Информационной карты конкурс — это торги, победителем которых признается лицо, которое по заключению конкурсной комиссии предложило лучшие условия исполнения договора и заявке на участие в конкурсе которого присвоен первый номер. Согласно ч. 1 ст. 3 Закона Калининградской области от 09.02.2007 года № 116 «О пассажирских перевозках на автомобильном транспорте в Калининградской области» (далее — Закон), действовавшего на момент объявления конкурса, заказ на маршруты формируются уполномоченным органом исполнительной власти Калининградской области, осуществляющей организацию, регулирование и контроль за осуществлением перевозки пассажиров (далее - Организатор перевозок).

Целями Закона являются установление правовых основ организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Калининградской области; определение общих принципов

организации транспортного обслуживания населения автомобильным пассажирским транспортом в Калининградской области; обеспечение для населения доступности автотранспортных услуг на территории Калининградской области; применение на территории Калининградской области единых норм и требований по осуществлению деятельности пассажирского автотранспорта в Калининградской области; обеспечение безопасности перевозок пассажиров транспортом общего пользования в Калининградской области.

Заказ размещается на конкурсной основе путем заключения договора по каждому маршруту с определением общих для всех перевозчиков условий обеспечения регулярных перевозок. В соответствии с п. 11 ч. 2 ст. 4 Закона Организатор перевозок разрабатывает конкурсную документацию. В соответствии с ч. 1 ст. 13 Закона конкурс на право заключения договора об организации регулярных перевозок проводится уполномоченным органом исполнительной власти Калининградской области.

Таким образом, Министерством развития инфраструктуры разработана конкурсная документация на право заключения договора об организации регулярных перевозок в Калининградской области, включающая требования к участникам и критерии отбора победителей конкурса, с учетом обеспечения доступности автотранспортных услуг, применения единых норм и требований по осуществлению деятельности пассажирского автотранспорта в Калининградской области и обеспечения безопасности перевозок пассажиров транспортом общего пользования.

В соответствии с приказом Министерства развития инфраструктуры Калининградской области от 21.10.2010 года № 91 «Об утверждении внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети» на момент проведения конкурса маршрутная сеть включала 110 маршрутов, при этом на конкурс было выставлено 39 маршрутов, которые были объединены в 13 лотов. При формировании лотов Министерство развития инфраструктуры Калининградской области руководствовалось целью, установленной статьей 1 Закона, - обеспечением для населения доступности автотранспортных услуг на территории Калининградской области. В связи с отказом автоперевозчиков от выполнения перевозок по некоторым убыточным, по заявлению автоперевозчиков, маршрутах для достижения указанной цели в единые лоты были объединены высоко- и низкорентабельные маршруты, имеющие общее территориальное расположение и направление. При этом, лоты № 3, № 5, № 6, № 9, № 13 включали только по одному маршруту. Конкурс по лотам №№ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 признан несостоявшимся. Учитывая вышеизложенные обстоятельства, Комиссия приходит к выводу, что объединение маршрутов в лоты не повлекло нарушения прав и законных интересов участников конкурса и не привело к ограничению конкуренции при проведении торгов.

Извещение о проведении открытого конкурса на право заключения договоров об организации регулярных перевозок пассажирских автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети опубликовано Конкурсным Агентством Калининградской области 09 ноября 2010 года. 03 декабря и 21 декабря 2010 года в конкурсную документацию были внесены изменения, в соответствии с которыми, в том числе, вскрытие конвертов с заявками на участие в конкурсе назначено на 20 января 2011 года. Таким образом, срок от момента опубликования извещения о проведении конкурса до момента окончания подачи заявок участниками конкурса составил более 2 месяцев. В соответствии с ч. 1 ст. 2 Гражданского кодекса РФ предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке. Таким образом, у потенциальных участников конкурса имелось достаточное количество времени для подготовки заявок на участие, а соответственно и подготовки материально-технической базы, в частности для оборудования транспортных средств средствами посадки/высадки инвалидов, окраски транспортных средств в единую цветовую гамму, установки электронных табло.

В соответствии с ч. 3 ст. 13 Закона уполномоченные органы исполнительной власти Калининградской области вправе устанавливать в конкурсной документации следующие условия:

- минимальную и (или) максимальную вместимость транспортных средств, интервалы отправления транспортных средств (в случае, если это обусловлено ограниченной пропускной способностью объектов транспортной инфраструктуры);

- минимальную потребность в транспортных средствах, обусловленную спросом на регулярные перевозки с учетом нормирования скоростей и интервалов движения;

- время начала и окончания движения на маршруте регулярного сообщения;

- требования к техническому состоянию и экологическому классу используемых транспортных средств;

- оснащение транспортных средств оборудованием, предназначенным для обеспечения контроля

за выполнением условий договора об организации регулярных перевозок;

- основания для досрочного расторжения договора.

Согласно пп. 5 п. 4 конкурсной документации к участнику конкурса (отдельного лота) предъявляется требование наличия на праве собственности, аренды или ином законном основании производственно-технической базы по каждому лоту и по всем лотам в совокупности, на которые участником конкурса (отдельного лота) подана заявка на участие в конкурсе. При этом, производственно-техническая база должна включать нормативную площадь под стоянку и хранение автобусов, диспетчерский пункт, кабинет медицинского освидетельствования, класс для проведения занятий по безопасности дорожного движения, пост чистки и мойки транспортных средств (либо договор со специализированной организацией на оказание услуг по мойке транспортных средств, посты для выполнения работ по ЕТО, То-1, ТО-2 и текущего ремонта (либо договоры со специализированными организациями на оказание услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств), пост для осуществления технического контроля перед выходом транспортных средств в рейс и при возвращении на стоянку.

В соответствии с ч. 2 ст. 5 Закона в целях обеспечения безопасности перевозок Министерство развития инфраструктуры Калининградской области осуществляет, в том числе, контроль за организацией технологии перевозочного процесса, обеспечивающей безопасные условия перевозок пассажиров и иные функции по обеспечению безопасности перевозок, установленные действующим законодательством. Частью 3 указанной статьи Закона основными требованиями по обеспечению безопасности пассажирских перевозок, предъявляемыми к перевозчику, являются, в том числе, организация перевозочного процесса с соблюдением требований, обеспечивающих безопасные условия перевозок, обеспечение профессиональной надежности водителей, обеспечение соответствия технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и недопущение транспортных средств к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения и соблюдение иных требований в сфере безопасности перевозок пассажиров, установленных действующим законодательством.

Установленное конкурсной документацией требование наличия производственно-технической базы на праве собственности, аренды или ином законном основании обусловлено требованиями обеспечения безопасности перевозок пассажиров и соответствует требованиям Закона. Кроме того, в соответствии с ч. 2 конкурсной документации вышеуказанного конкурса конкурсной комиссией принимается решение о недопуске участника конкурса к участию в конкурсе, в частности, в случае несоответствия требования конкурсной документации. Согласно протоколу № 4/02-у от 18 февраля 2011 года заседания конкурсной комиссии по рассмотрению заявок на участие в открытом конкурсе на право заключения договоров об организации регулярных перевозок пассажирских автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети ни одна из заявок участников конкурса не была отклонена по причине отсутствия на праве собственности, аренды или ином законном основании производственно-технической базы. Таким образом, в результате установления Министерством развития инфраструктуры Калининградской области требования к участнику конкурса по наличию производственно-технической базы права и законные интересы участников конкурса не нарушены, что, соответственно, не привело к ограничению конкуренции при проведении торгов.

Критерии отбора победителя конкурса (отдельного лота) установлены п. 10 раздела I Информационной карты открытого конкурса и являются одинаковыми для всех участников конкурса. В соответствии с п. 10 раздела I Информационной карты открытого конкурса победителем конкурса является участник конкурса (отдельного лота), которому присвоен наибольший общий весовой коэффициент по соответствующему лоту и который предложил наилучшие условия организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом общего пользования на маршрутах внутриобластной (межмуниципальной) автобусной маршрутной сети. При определении победителя конкурсная комиссия рассчитывает итоговый весовой коэффициент, исходя из весовых коэффициентов, полученных участником конкурса по каждому критерию, умноженных на значимость соответствующего критерия.

Оценка заявок на участие в конкурсе осуществляется конкурсной комиссией в целях выявления лучших условий, при этом критерии отбора победителя конкурса являются средством определения победителя конкурса. Таким образом, установление в конкурсной документации таких критериев оценки как критерий № 2 «производственно-техническая база», критерий № 3 «возможность посадки в транспортные средства и высадки из них людей с ограниченными возможностями» является законным и обоснованным и позволяет определить лучшие условия исполнения контракта, являющегося предметом конкурса. Кроме того, в случае, если участником конкурса на участие в

конкурсе предложены транспортные средства, не приспособленные для посадки и высадки из них людей с ограниченными возможностями, данное обстоятельство не является препятствием к участию в конкурсе. Конкурсная документация аналогичных конкурсов, проведенных в 2008 и 2009 гг., также предусматривала оценку заявок участников конкурса по критериям (подкритериям), предусматривающим обеспечение возможности посадки и высадки в транспортные средства лиц с ограниченными возможностями.

В соответствии с пп. 9 п. 1 раздела I Информационной карты конкурсная комиссия — это комиссия, созданная Конкурсным Агентством Калининградской области. Конкурсным Агентством Калининградской области в целях организации проведения конкурса было принято решение о создании комиссии и определен ее состав, в который вошло 13 членов комиссии, только 3 из которых являлись сотрудниками Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области. Таким образом, подавляющее большинство (70%) составили члены комиссии, не являющиеся сотрудниками Министерства развития инфраструктуры Калининградской области. На основании изложенного довод заявителей о субъективности оценки заявок участников конкурса членами комиссии, находящимися в служебной зависимости от Гренца В.К, является безосновательным.

Как установлено материалами дела, а заявителями не представлено доказательств обратного, конкурсная документация разрабатывалась Министерством развития инфраструктуры Калининградской области и утверждалась Министром развития инфраструктуры Калининградской области, при этом начальник департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности В.К. Гренц конкурсную документацию не утверждал и не согласовывал. В компетенцию Калининградского УФАС России не входит контроль за соблюдением государственными гражданскими служащими запретов и ограничений, установленных Федеральным законом от 27 июля 2004 года № 79-ФЗ "О государственной гражданской службе Российской Федерации". Комиссия считает, что факт состояния в браке начальника департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области В.К. Гренца с директором ООО «КенигТрансАвто» Гренц Э.Д. не может свидетельствовать и являться доказательством того, что Министерство развития инфраструктуры Калининградской области создало для ООО «КенигТрансАвто» преимущества в виде предоставления доступа к информации в приоритетном порядке. Других доказательств создания ООО «КенигТрансАвто» преимуществ в виде предоставления доступа к информации в приоритетном порядке сторонами представлено Комиссии не было.

В ходе рассмотрения дела было установлено, что ООО «ЕвроЛайн» обратилось в Арбитражный суд Калининградской области с заявлением о признании действий Министерства развития инфраструктуры Калининградской области и Конкурсного Агентства Калининградской области при проведении конкурса в части установления условий отбора победителей нарушением ст. 17 Закона о защите конкуренции. Решением Арбитражного суда Калининградской области по делу № А21-10217/2010 от 23.03.2011 года, вступившим в законную силу, установлено, что ссылка заявителя на нарушение антимонопольного законодательства при проведении конкурса является безосновательной.

Изучив фактические обстоятельства дела, Комиссия не усматривает нарушение Министерством развития инфраструктуры Калининградской области антимонопольного законодательства в части других, не рассмотренных Арбитражным судом Калининградской области, заявленных ООО «ТОТЕМ», ООО «Евролайн», ООО «Зеленоградск-Транс-5» и Калининградским региональным автотранспортным союзом «КРАС» требований.

В соответствии с п. 2, 5 ч. 1 ст. 48 Закона о защите конкуренции комиссия прекращает рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае отсутствия нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях, а также в случае наличия вступившего в законную силу судебного акта, в котором содержатся выводы о наличии или об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 3 статьи 41, пунктом 2 части 1 статьи 48 Федерального закона от 26.07.2006 N 135-ФЗ «О защите конкуренции», комиссия РЕШИЛА:

Прекратить рассмотрение дела № АМЗ -16/2011 в связи с наличием вступившего в законную силу судебного акта, в котором содержатся выводы об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях, и в связи с отсутствием в рассматриваемых действиях Министерства развития инфраструктуры Калининградской области

нарушения ч. 2 статьи 17 Федерального закона от 26.07.2010 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Председатель Комиссии

Члены комиссии:

К.А. Кучушев

Н.С. Егорова

Д.М. Булатова

О.Ф. Толстокорова

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия.