

**Решение № 03-10.1/128-2017**  
о признании жалобы необоснованной

30 мая 2017 г.

г. Омск

Комиссия Омского УФАС России по контролю в сфере закупок на территории Омской области (далее - Комиссия) в составе:

..... – начальника отдела контроля закупок, заместителя Председателя Комиссии;

..... - главного специалиста-эксперта отдела контроля закупок, члена Комиссии;

..... - специалиста-эксперта отдела защиты конкуренции, члена Комиссии,

рассмотрев жалобу ООО Торговая лизинговая компания «Партнер Лизинг» (далее - Заявитель, Общество) на действия казенного учреждения Омской области «Управление дорожного хозяйства Омской области» (далее – Заказчик) при проведении электронного аукциона «Оказание услуги финансовой аренды (Лизинга) на приобретение дорожной техники - комбинированных дорожных машин» (извещение № 0352200000117000008) (далее - электронный аукцион),

в присутствии представителей:

Заявителя – ..... (доверенность от 22.05.2017);

Заказчика – ..... (доверенность № 115 от 21.10.2016), ..... (доверенность № 62 от 30.05.2017), ..... (доверенность № 60 от 29.05.2017),

У С Т А Н О

**1.** В Омское УФАС России до окончания срока подачи заявок на участие в аукционе поступила (вх. № 4020 от 23.05.2017) жалоба Заявителя, согласно которой документация об аукционе разработана Заказчиком с нарушением требований Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Федеральный закон о контрактной системе).

**2.** На запрос Омского УФАС России (исх. № 03-3826 от 24.05.2017) Заказчиком были представлены письменные возражения на доводы жалобы Заявителя и материалы электронного аукциона, из которых следует, что 31.03.2017 на официальном сайте Единой информационной системы в сфере закупок (далее - официальный сайт ЕИС) было размещено извещение о проведении электронного аукциона и документация об аукционе с начальной (максимальной) ценой контракта 290422176,30 руб. 14.04.2014 и 05.05.2017 Заказчиком вносились изменения в документацию об аукционе.

**3.** В результате рассмотрения жалобы Заявителя, представленных материалов, пояснений представителей сторон, осуществления в соответствии с частью 15 статьи 99 Федерального закона о контрактной системе внеплановой проверки Комиссия установила следующее:

**3.1.** В жалобе Заявителем указан следующий довод: *«Техническим заданием аукционной документации предусмотрена следующая характеристика: «Форма боковых бортов бункера: изогнутая, без дополнительных элементов жесткости», а также «внутренний радиус закругления крыла отвала в верхней части, мм, не менее 275».*

*Полагаем, что данные характеристики не могут являться характеристиками, влияющими на эффективное выполнение работы коммунальной машины. Эти характеристики могут использоваться только для создания преимущества одного из поставщиков перед*

другими поставщиками.

Форма боковых бортов бункера на его характеристики и функции влиять не может и является лишь конструктивной особенностью, установленной заводом-изготовителем техники, и определенной его производственными возможностями.

Никаких подтвержденных научных данных о закруглении радиусов отвала именно до значения в 275 мм не существует. Более того, эта характеристика могла бы учитываться у скоростных отвалов, радиус кривизны  $R$  которых принимается равным (Дорожно-строительные машины и комплексы: Учебник для вузов/ В.И. Баловнев, А.Б. Ермилов, А.Н. Новиков и др.; под общ. ред. В.И. Баловнева. - М.: Машиностроение, 1988. -384 с. с ил.):

$$R = \frac{H}{\sin(\alpha_p) \cdot 2}$$

где  $H$  - высота отвала, м;  $\alpha_p = 35...40^\circ$  - угол резания к горизонтальной поверхности дороги.

Однако эта характеристика была указана именно у поворотного отвала, который предназначен для сдвигания снега с дорожного полотна, а не для отбрасывания его.

Кроме того, полагаем, что в техническом задании в отношении требования: «Форма боковых бортов бункера: изогнутая, без дополнительных элементов жесткости» допущена ошибка, т.к. **ни один из известных на рынке производителей не выпускает бункеры с такими характеристиками** (данные приведены в сравнительной таблице)».

Далее Заявителем приведены изображения бункеров заводов – изготовителей ОАО «ТОМЕЗ», ООО «Смоленский Завод Комплексные Дорожные Машины имени М. И. Калинина», ОАО «Кемеровский опытный ремонтно-механический завод», ООО «Меркатор Холдинг», на которых видно, что данные бункеры изготовлены с накладными (наваренными) дополнительными элементами жесткости.

Не соглашаясь с доводами жалобы, Заказчиком представлены следующие возражения: «Техническое задание к данному аукциону было разработано специалистами учреждения с учетом всех необходимых требований к содержанию дорог, специфики работы подрядных организаций региона и многолетнего опыта эксплуатации дорожных машин различных типов и производителей. Техническим заданием аукционной документации предусмотрен ряд характеристик вызвавших вопросы у заявителя: «Форма боковых бортов бункера изогнутая без дополнительных ребер жесткости».

В ответ поясняем следующее, предположения заявителя о том, что данные характеристики не являются влияющими на эффективность и функциональность приобретаемой машины являются ошибочными. Многолетний опыт эксплуатации аналогичных дорожных машин показывает, что использование пескораспределителей с бункером имеющим дополнительные ребра жесткости требует значительно больших эксплуатационных затрат на их ремонт и содержание, так как способом крепления ребер жесткости является сварка, непременно приводящая к напряжению металла, что в процессе эксплуатации приводит к частым поломкам. Кроме того конструкция бункера без дополнительных элементов жесткости легче, а значит позволяет увеличить полезную нагрузку на автомобиль. Указанная характеристика по форме бортов бункера более прогрессивна. Ряд заводов производителей использует ее в течение последних лет (приложение - ответы на запросы). Полагаем, что заявитель, ссылаясь в сравнительной таблице на то, что ни один из известных производителей не выпускает бункеры с подобными характеристиками либо умышленно вводит в заблуждение контролирующие органы, либо не владеет достоверной информацией на рынке производителей дорожной техники.

«Внутренний радиус закругления крыла отвала в верхней части, мм, не менее 275».

В ответ поясняем следующее, анализ опыта эксплуатации комбинированных дорожных машин с различными типами отвалов привел ведущих производителей к выводу, что наиболее эффективный результат достигается при применении отвалов с радиусом

закругления не менее 275 мм., так как этим определяется дальность и объем выброса снега и исключает его попадание на лобовое стекло автомобиля. Заказчик не указывает точное значение радиуса закругления крыла, применяя требование к его минимальному значению. Отвалы с неправильно подобранным радиусом значительно проигрывают в эффективности уборки снежного покрова».

В подтверждение указанного на заседании Комиссии представителями Заказчика представлены письма заводов - изготовителей ОАО «Кемеровский Опытный Ремонтно-Механический Завод» от 25.05.2017 и ООО «Завод Комплексные Дорожные Машины» (Смоленск) от 25.05.2017 на запросы от 24.05.2017 исх. № 11-17/1091а, из которых следует:

- «Сообщаем Вам, в 2012 году ОАО «КОРМЗ» разработало и провело испытания пескораспределителя с изогнутыми бортами без дополнительных элементов жесткости, в результате чего в 2013 году приступило к серийному производству. Данная форма обеспечивает равнопрочность конструкции в сравнении с классической формой, при этом отсутствие дополнительных элементов жёсткости обеспечивает снижение массы пескораспределителя, а также снижает напряжение ввиду отсутствия привариваемых элементов, что приводит к увеличению срока службы изделия»;

- «ООО «Завод КДМ» изготавливает пескоразбрасывающее оборудование с изогнутыми формами бункера, так как это позволяет увеличить жёсткость бункера без применения дополнительных рёбер жёсткости, а так же способствует избежать зависание на боковых стенках бункера, а дополнительные элементы жёсткости приводят к увеличению веса навесного оборудования и снижают полезную ёмкость пескоразбрасывающего оборудования. Внутренний радиус закругления отвала в верхней части не менее 275 мм является оптимальной, т.к. влияет на движение снега во время уборки дорожного полотна и не позволяет попадать снегу на лобовое стекло автомобиля, а направляет его по радиусу перед собой, и впоследствии в сторону, данная конструкция способствует эффективной уборки снега, что подтверждает многолетний опыт производства и отзывы от эксплуатирующих дорожных организаций». Указанное позволяет сделать вывод о том, что довод жалобы об отсутствии на рынке бункеров с такими характеристиками **не нашёл своего подтверждения**.

**3.2.** Из жалобы Заявителя следует: «Техническое задание имеет следующие характеристики переднего скоростного отвала: «Материал отвала - листовый термопластичный материал или эквивалент». Такой отвал действительно обладает рядом преимуществ по сравнению с металлическими отвалами. Однако, Техническое задание ограничивает нижнюю величину массы отвала и устанавливает минимальную массу в 900 кг, что приводит к увеличению нагрузки на переднюю ось. Отвал из пластиковых материалов может быть повреждён при ударах. В случае повреждений ремонт в условиях Управления дорожного хозяйства практически невозможен. Оценить хрупкость материала в зимних условиях эксплуатации без проведения экспериментальной оценки не представляется возможным. Иностранные производители в открытых источниках также не сообщают минимальную температуру применения отвалов из пластика».

Не соглашаясь с доводами жалобы, Заказчиком представлены следующие возражения:

«В техническом задании на передний скоростной отвал вообще не указан материал, из которого он должен быть изготовлен. Из термопластичного материала предполагается изготовление переднего поворотного отвала, что имеет ряд преимуществ в сравнении с отвалом из металла. Применение термопластика позволяет улучшить сход снега и исключить его налипание на крыло отвала, а так же позволяет достичь более высокой прочности без увеличения массы. Тенденция по переходу на пластиковые отвалы наблюдается и у наших зарубежных коллег, например, очень хорошо зарекомендовали себя отвалы GILETTA, официальным дилером которых в России является производитель

комбинированных дорожных машин, компания ООО "Меркатор Холдинг". Заявителем указано, что техническим заданием ограничивается минимальная масса скоростного отвала в 900 кг, тогда как по условиям технического задания ограничивается максимальный вес не более 900 кг».

При изучении содержания Приложения № 1 «Заказ на оказание услуги финансовой аренды (Лизинга) на приобретение дорожной техники – комбинированных дорожных машин» к документации об аукционе (далее - Техническое задание) Комиссией установлено, что доводы жалобы не соответствуют действительности в части минимальной массы скоростного отвала и материала изготовления переднего скоростного отвала, с чем согласился представитель Заявителя.

Кроме того, в вышеприведенных письмах заводов - изготовителей в отношении термопластичного материала указано:

- «ОАО «КОРМЗ» в 2012 году приступило к производству переднего поворотного отвала с листовым термопластичным крылом. Замена металлического крыла на термопластик позволило улучшить сход снега и исключить его налипание на крыло. Но по итогам испытаний было доказано что данные показатели возможны только при условии, что внутренний радиус закругления крыла отвала должен быть не менее 275 мм»;

- «ООО «Завод КДМ» производит передний поворотный отвал сверхвысокомолекулярного термопластичного материала. Данная конструкция отвала позволила без увеличения массы достичь более высокой прочности, а применения композита способствует более высокому скольжению по поверхности полотна, соответственно увеличивается скорость и дальности выброса снега. А так же крыло отвала из термопластичного материала не подвергается коррозии и выдерживает высокие и низкие температуры».

Исходя из изложенного, Комиссия признала данный довод жалобы необоснованным.

**3.3.** В жалобе Заявителем приведен следующий довод: «Полагаем, что указанные в техническом задании нормы распределения химических ПГМ от 100 г/м завышенными в случае работы с солью. **ВС 20-87** не применяются после введения нормативного документа «Руководство по борьбе с зимней скользкостью на автомобильных дорогах» распоряжением Минтранса России от 16.06.2003 № ОС- 548-р. Этот документ является обязательным для государственных предприятий и организаций, юридических и физических лиц, осуществляющих работы по зимнему содержанию **федеральных автомобильных дорог**, и **может быть использован** на дорогах общего пользования территориального значения и дорогах муниципального подчинения. Соответственно, применение его на дорогах местного значения является необязательным.

Руководство действительно предписывает применение норм распределения химических ПГМ с плотностью от 10 г/м, однако в Техническом задании не указан тип противогололедного материала, который собирается применять заказчик, а само оборудование называется «Пескораспределитель». Руководство по борьбе с зимней скользкостью рекомендует нормы расхода фрикционных материалов (а песок или его смесь с солью безусловно являются фрикционными материалами) назначать в зависимости от интенсивности движения (п. 4.3.6):

<500 авт./сут - 100-150 г/м<sup>2</sup>

500-1000 авт./сут - 150-250 г/м<sup>2</sup>

1000-3000 авт./сут - 250-400 г/м<sup>2</sup>

То есть, указанные в ТЗ нормы от 100 г/м\* при работе только с песком или пескосоляной смесью являются вполне допустимыми. Однако при распределении чистой соли эти нормы являются явно завышенными, так как по экологическим соображениям это же Руководство устанавливает, что предельно допустимая концентрация за зимний период для противогололедных материалов (хлоридов) не должна превышать: для I - II дорожно-климатической зоны - 2 кг на 1 м<sup>2</sup> покрытия, для

III - IV - 1,5 кг/м . Большая территория Омской области находится в третьей климатической зоне (лишь небольшая северная часть находится во второй зоне, и небольшая южная - в четвертой). При распределении по норме 100 г/м в этой зоне можно проводить только 15 обработок дороги за календарный год».

В свою очередь, в возражениях Заказчика указано следующее: «Норма распределения химических противогололедных материалов от 100 г/м». Претензия заявителя по поводу норм распределения химических противогололедных материалов является не обоснованной. Заказчик не заявлял указанные в жалобе характеристики плотности посыпки противогололедных материалов в 100 г/м. Техническим заданием предусмотрена плотность посыпки от 10 до 500 г/м., что соответствует требованиям утвержденным Распоряжением Минтранса РФ от 16.06.2003 N ОС-548-р «Руководство по борьбе с зимней скользкостью на автомобильных дорогах».

«Не указан тип противогололедного материала». Заявитель утверждает, что в техническом задании не указан тип противогололедных материалов, при этом в разделе «Особые условия» аукционной документации прописана возможность распределения в качестве противогололедного реагента как чистой соли, так и пескосоляной смеси».

При изучении содержания Технического задания Комиссией установлено, что данные доводы жалобы также не соответствуют действительности, с чем согласился представитель Заявителя.

На основании изложенного, руководствуясь подпунктом «б» пункта 1 части 3, частью 4 и пунктом 1 части 15 статьи 99, частью 8 статьи 106 Федерального закона о контрактной системе, Комиссия

#### Р Е Ш И Л А:

Признать **необоснованной** жалобу ООО Торговая лизинговая компания «Партнер Лизинг» на действия казенного учреждения Омской области «Управление дорожного хозяйства Омской области» при проведении электронного аукциона «Оказание услуги финансовой аренды (Лизинга) на приобретение дорожной техники - комбинированных дорожных машин» (извещение № 0352200000117000008).

Настоящее решение может быть обжаловано в судебном порядке в течение трех месяцев со дня его принятия.

Заместитель Председателя Комиссии

Члены Комиссии: