

ООО «Автолайн»

ИНН 2128041607 КПП 212401001
г. Новочебоксарск, ул. Пионерская, вл. 22
Тел.: (8352) 212-000, 21-90-58
Факс: (8352) 41-39-99, e-mail: vvladin@mail.ru

Руководителю УФАС по ЧР-Чувашии
Борисову В.А.
428018, г. Чебоксары, Московский пр., д.2

Заявитель: ООО «Автолайн»
429950, г. Новочебоксарск, ул. Пионерская, вл.22

Ответчик: Министерство транспорта и дорожного хозяйства
Чувашской Республики
428000, г. Чебоксары, ул. Гагарина, д.20

24.07.2015 г.
Исх. № 79

Заявление

о нарушении уполномоченным органом антимонопольного законодательства при организации Объединенного конкурса №№ 16, 17, 18

В силу положений действующего законодательства, уполномоченный орган по организации межмуниципальных регулярных пассажирских перевозок, в лице Министерства транспорта и дорожного хозяйства Чувашской Республики, обладает нижеследующими полномочиями.

1) предусмотренные статьей 7 Закона Чувашской Республики от 29 декабря 2003 года № 48 «Об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Чувашской Республике»:

- определяет потребность в регулярных пассажирских перевозках автомобильным транспортом на межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутах;
- организует изучение состояния рынка транспортных услуг пассажирам автомобильным транспортом на территории Чувашской Республики;
- проводит анализ и прогнозирование регулярных пассажирских перевозок;
- организует взаимодействие перевозчиков, осуществляющих регулярные пассажирские перевозки автомобильным транспортом;
- в установленном порядке принимает решение об открытии новых маршрутов регулярных перевозок, изменении или прекращении существующих маршрутов;
- согласовывает маршруты, графики и расписание движения транспортных средств по маршрутам регулярных перевозок, участвует в организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на межрегиональных маршрутах в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- устанавливает требования по категории, классу, вместимости и минимальному количеству транспортных средств на каждом регулярном автобусном маршруте исходя из пассажиропотока, пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры.

2) предусмотренные Правилами организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутах в Чувашской Республике, утв. постановлением Кабинета Министров Чувашской Республики от 26.12.2012 № 594:

- (п.2.1.) Открытие, изменение, прекращение регулярных автобусных маршрутов (далее также – маршрут) осуществляется решением уполномоченного органа с учетом следующих условий:

мониторинг пассажиропотока на маршруте;

анализ действующей маршрутной сети и дорожных условий на пути движения автобуса;

8/18/15 15:58

(подпись)

24.07.2015

соответствие (несоответствие) регулярного автобусного маршрута требованиям безопасности перевозок пассажиров;

имеющаяся пропускная способность улиц, автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры.

Мониторинг пассажиропотока проводится организатором-заказчиком регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на межмуниципальных (пригородных и междугородных) маршрутах в Чувашской Республике (далее – уполномоченный орган), на основании данных об изучении пассажиропотока, поступивших от перевозчиков, обслуживающих регулярные автобусные маршруты в соответствии с условиями заключенных с ними договоров.

- (п. 2.2.) Для решения вопроса об открытии регулярного автобусного маршрута юридическое лицо и (или) индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию на осуществление перевозки пассажиров автомобильным транспортом (далее – инициатор открытия маршрута), представляют в уполномоченный орган, в том числе, следующие документы:

графическая схема движения транспортных средств на регулярном автобусном маршруте с указанием населенных пунктов, расстояний между ними, остановочных пунктов, объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций) (далее – схема маршрута);

проект расписания движения автобусов на маршруте в виде таблицы с указанием времени прибытия и отправления автобусов по каждому остановочному пункту, времени движения между остановочными пунктами;

документы органов местного самоуправления муниципальных образований, по территории которых будет проходить открываемый регулярный автобусный маршрут, подтверждающие согласование открытия регулярного автобусного маршрута.

- (п.2.5.) С целью определения потребности в количестве и типе подвижного состава, необходимого для обслуживания открываемого регулярного автобусного маршрута, на новом регулярном автобусном маршруте в течение шести месяцев с даты принятия решения об открытии регулярного автобусного маршрута изучается пассажиропоток.

Изучение пассажиропотока на новом регулярном автобусном маршруте осуществляет инициатор открытия маршрута в течение срока действия краткосрочного договора, заключенного с ним в соответствии с пунктом 4.4 настоящих Правил.

Мониторинг пассажиропотока осуществляет уполномоченный орган на основании данных, поступивших от инициатора открытия маршрута.

- (п. 2.6.) В течение 20 дней с даты принятия решения об открытии регулярного автобусного маршрута уполномоченный орган осуществляет следующие действия:

выбирает схему маршрута и места размещения остановочных пунктов пассажирского транспорта на регулярном автобусном маршруте;

определяет расположение начальных и конечных остановочных пунктов регулярного автобусного маршрута (автовокзалы, автостанции, контрольно-диспетчерские или кассовые пункты);

организует на регулярном автобусном маршруте предварительное обследование дорожных условий на предмет их соответствия требованиям безопасности дорожного движения;

устанавливает предварительные требования к категории, классу, вместимости и минимальному количеству транспортных средств на регулярных автобусных маршрутах, исходя из пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры;

устанавливает интервалы движения автобусов;

присваивает регулярному автобусному маршруту определенный номер в соответствии с установленной нумерацией регулярных автобусных маршрутов;

заключает с инициатором открытия маршрута краткосрочный договор в соответствии с пунктом 4.4 настоящих Правил.

Считаем, что при составлении конкурсной документации объединенного конкурса №№ 16, 17, 18, уполномоченным органом не были предприняты необходимые меры, предшествующие формированию лотов:

- не был проведен мониторинг пассажиропотока (аналогично научно-техническому отчету по МО «г. Чебоксары» ООО «Новита» за 2013);

- не была изучена интенсивность движения транспортных средств и пропускная способность улиц (аналогично отчету по МО «г. Чебоксары», изготовленным ООО «Дивизион- проект» за 2014);

- не была проанализирована существующая маршрутная сеть;

- и, самое главное, не было учтены интересы всех перевозчиков, осуществляющих перевозки в границах муниципальных образований г. Чебоксары и г. Новочебоксарск (не учитывая условия конкурса, проведенного в г. Новочебоксарск в 2013 г).

1. Предметом лота является регулярный пригородный автобусный маршрут.

В силу положений статьи 1 Закона ЧР от 29 декабря 2003 года № 48 «Об организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Чувашской Республике», маршрут регулярных перевозок - предназначенный для осуществления перевозок пассажиров и багажа по расписаниям путь следования средств автомобильного транспорта от начального остановочного пункта **через промежуточные остановочные пункты** до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке.

Тем не менее, ни один лот не содержит указание в конкурсной документации на промежуточные остановки **с расписанием движения по каждой остановке**, а имеет указание только на начальную и конечную остановку с соответствующим расписанием по ним, что не позволяет установить схему движения маршрута на конкретном участке, предоставляя, тем самым, возможность перевозчику самому определять для себя количество и место промежуточных остановок. Указанное приводит к тому, что схему движения на конкретном маршруте предлагает не организатор конкурса, а ее выбирает для себя сам перевозчик по любому пути следования от начальной до конечной остановки, не связанный строгим соответствием заранее установленной схемы, вытекающей из расписания, утвержденного в конкурсной документации ввиду того, что такое расписание имеется только по конечным остановкам, без включения в него расписания по промежуточным.

Так, в качестве примера, по промежуточной остановке «маг. Каблuchок» г. Новочебоксарск по сводному расписанию всех проходящих через данную остановку маршрутов «Чебоксары-Новочебоксарск», **интервал отправления пригородных автобусов по этой остановке сокращается до 15-20 сек., тогда как городской транспорт по этой остановке идет с интервалом в 5-6 мин.**

2. Для направления «Чебоксары-Новочебоксарск» по аналогии с другими городами Чувашской Республики (г. Алатырь, г. Канаш) не установлена единая схема движения пригородных маршрутов от въезда в город до конечной остановки, которой по г. Новочебоксарск является ост. «Сокол» (она же «Химтехникум»), вследствие чего автобусы следуют до конечной остановки по всему городу с использованием 3-4 параллельных улиц, как центральных, так и вспомогательных, осуществляя посадку и высадку на всех городских остановках, соприкасаясь с городским регулярным автобусным транспортом по всей территории г. Новочебоксарск. Считаем, что схема движения до конечной остановки по г. Новочебоксарск должна быть единой для всего пригородного транспорта со следующими промежуточными остановками, начиная с въезда в город и до конечной остановки (Сокол, Химтехникум):

- школа № 19 (ул. Советская);
- Роща (ул. Советская);
- маг. Каблuchок (ул. Винокурова).

3. В связи с тем, что пункт 4.11. Правил организации регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом на межмуниципальных (пригородных) и междугородных маршрутах в Чувашской Республике, утвержденных постановлением Кабинета Министров ЧР от 26.12.2012 г. № 594, предусматривает, что регулярные пассажирские перевозки на межмуниципальных маршрутах, проходящих по территории Чувашской Республики, осуществляются от автовокзалов и автостанций, а при их отсутствии в населенном пункте - от других мест, определенных уполномоченным органом по согласованию с органами местного самоуправления, то в условиях г. Чебоксары должны быть задействованы следующие автостанции, а именно:

- Новосельская автостанция (пр. М.Горького);
- Привокзальная автостанция (ул. Привокзальная);
- Пригородный автовокзал (пр. И.Яковлева).

Тем не менее, в нарушение указанных Правил большинство пригородных маршрутов «Чебоксары-Новочебоксарск» отправляются с городских остановок г. Чебоксары, а не с автостанций, а по г. Новочебоксарск, в связи с отсутствием официально зарегистрированной автостанции, единой конечной остановкой сложилась по факту остановка городского транспорта – ост. Сокол (Химтехникум).

В связи с необходимостью отправления только с существующих автостанций, все дублирующие маршруты следует объединить, а заодно сократить их количество по направлению «Чебоксары-Новочебоксарск» с 19 до 4-х, то есть по количеству существующих автостанций по следующим направлениям с охватом следующих направлений в черте г. Чебоксары:

- из г. Новочебоксарск (ост. Сокол) через НЮР (пр. Тракторостроителей) до Пригородного АВ с присвоением номера маршрута № 101-э с количеством автобусов класса М3 до 20 ед.;
- из г. Новочебоксарск (ост. Сокол) через Центр (ул. Гагарина) до Привокзальной АС с присвоением номера маршрута № 101 с количеством автобусов М3 до 15 ед.;
- из г. Новочебоксарск (ост. Сокол) через СЗР (Московский пр-т) до Новосельской АС с присвоением номера маршрута № 101-с с количеством автобусов класса М3 до 30 ед.;
- из г. Новочебоксарск через НЮР до Аэропорта с присвоением номера маршрута № 156 с количеством автобусов класса М3 до 5 ед.

4. Перед выставлением маршрутов на конкурс и составлением лотов Уполномоченный орган не провел мониторинг пассажиропотока и не проанализировал действующую маршрутную сеть, не изучил интенсивность движения пассажирских транспортных средств на участках маршрутов, что привело к неправильному определению категории автобусов и минимального количества транспортных средств на маршрутах в сторону превышения допустимого количества с учетом **пропускной способности дорожной сети г. Новочебоксарск**, и, соответственно, к сокращению интервала движения до 15 сек в г. Новочебоксарск, что приведет, например, к **единовременному отпращиванию с конечной остановки «Сокол» г. Новочебоксарск 8-ми автобусов**, не считая существующего городского транспорта.

Те же самые причины привели к тому, что в действующей конкурсной документации направления «Чебоксары-Новочебоксарск» выставлено 296 ед. автобусов по 18 маршрутам со средним интервалом движения 15-20 сек, в т.ч. за счет по маршрута № 262 (27 ед. с интервалом движения 5-10 мин.), № 263 (22 ед. с интервалом 6-12 мин.), № 331 (38 ед. с интервалом 10 мин.), № 332 (28 ед. с интервалом 5-10 мин.), № 334 (35 ед. с интервалом 4 мин.), № 337 (28 ед. с интервалом 5 мин.).

Считаем, что для направления «Чебоксары-Новочебоксарск» в требованиях к подвижному составу должны быть заявлены автобусы только класса М3, есть вместимостью более 18 мест и максимальной массой более 5 т, полностью исключив использование автобусов М2, что приведет к сокращению количества автобусов на маршруте при одновременном сохранении количества перевезенных пассажиров в связи с большей пассажировместимостью автобусов категории М3 по сравнению с автобусами категории М2, что даст возможность достичь главной цели по снижению интенсивности движения пассажирского транспорта по дорожной сети г. Новочебоксарска.

Применяя аналогию (см отчет ООО «Новита» по г. Чебоксары для проведения конкурса в 2014 г.) с городским автобусным маршрутом № 12 г. Чебоксары, на котором ранее эксплуатировались только автобусы категории М3, а затем появились дублирующие маршруты №№ 32, 55, 61 с автобусами категории М2, согласно научно-техническому отчету ООО «Новита» от 2013 г., исследовавшим интенсивность движения пассажирского транспорта в г. Чебоксары, пассажиропоток существующей маршрутной сети, степень дублирования схем маршрутов, было выявлено, что **12 автобусов категории М3 (маршрут №12) перевозят в сутки пассажиров больше, чем вместе взятые 55 автобусов категории М2 маршрутов №№ 32, 55 и 61**, а именно:

- маршрут № 12 категория М3 – **29704 пассажиров**;

- маршруты №№ 32, 55, 61 категории М2 соответственно $5122+1013+2289= 8424$ **пассажиров**, таким образом **соотношение количества перевезенных пассажиров составляет 1:3,5**, то есть 1 автобус М3 перевозит в сутки 2475 пасс., 1 автобус М2 перевозит 153 пасс. в среднем.

Применяя указанное соотношение **1:3,5** в отношении автобусов категории М3 к М2, считаем возможным применить такое же соотношение на пригородной сети направления «Чебоксары-Новочебоксарск», тем самым вместо 296 автобусов категории М2 выставить на конкурс по лотам направления «Чебоксары-Новочебоксарск» автобусы только категории М3 в количестве 70 единиц со следующим раскладом:

- маршрут № 101-э через НЮР (пр. Тракторостроителей) до Пригородного АВ – 20 автобусов М3;
- маршрут № 101 через Центр (ул. Гагарина) до Привокзальной АС – 15 автобусов М3;
- маршрут № 101-с через СЗР (Московский пр-т) до Новосельской АС – 30 автобусов М3;
- маршрут № 156 через НЮР до Аэропорта – 5 автобусов М3.

5. Из системного толкования положений, содержащихся в конкурсной документации, следует, что из числа лиц, допущенных к участию в конкурсе, при прочих равных условиях преимущество получают лица:

- имеющие оборудованный автобус (автобусы) для перевозки маломобильных групп населения;
- применяющие автобусы, использующие сжатый природный газ в качестве моторного топлива.

Считаем установление преимущества владельцам автобуса (автобусов), оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, необоснованным, поскольку на практике такие автобусы не используются, в расписании они не указываются как оборудованные для инвалидов, и пассажир, имеющий необходимость воспользоваться таким автобусом просто не будет знать, в какое время отправляется такой автобус, либо вообще о его наличии. Подобный факт был выявлен на конкурсе Минтранса Чувашии на маршрут № 511-го «Чебоксары-Канаш», где победителем было признано ООО «Пилигрим» (см. дело № А79-9104/2013), предоставившее документы о наличии автобуса, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения, получившего за это дополнительные баллы, однако не использующего данный автобус в перевозках, объясняя это тем, что данный автобус предоставляется по заказу. Тем не менее, как в том конкурсе, так и в настоящем предметом являются регулярные пассажирские перевозки, соответственно, невозможно использование автобуса, оборудованного для перевозки инвалидов, только по конкретной заявке, и он должен быть включен в постоянное расписание, чтобы пассажиры знали конкретное время отправления такого автобуса, а он эксплуатировался ежедневно.

Считаем необходимым пересмотреть данный критерий, установив единые требования на маршрут (лот), то есть либо баллы за оборудование всех заявленных автобусов для перевозки маломобильных групп населения, либо убрать баллы за данный критерий вообще.

Также считаем, что начисление дополнительных баллов за использование автобусов, использующих сжатый природный газ в качестве моторного топлива, необоснованно (см. письмо Минтранса ЧР № 051/28-1277 от 20.03.2015, дело № А65-26824/2013), поскольку данный критерий ставит в неравные условия участников конкурса и вытесняет с рынка участников, имеющих автобусы, работающие на другом топливе.

На основании вышеизложенного, руководствуясь ст.18.1 Закона о защите конкуренции, считаем, что в новой конкурсной документации Минтранса Чувашии объединенного конкурса №№ 16, 17, 18 следует пересмотреть следующее:

- пересмотреть расписание движения маршрутов направления «Чебоксары-Новочебоксарск» с учетом обязательных промежуточных остановок;
- по направлению «Чебоксары-Новочебоксарск» допустить к участию в конкурсе автобусы исключительно категории М3 (максимальной массой более 5т) ввиду перегруженности транспортной инфраструктуры г. Новочебоксарск, с количеством автобусов до 70 единиц;
- исключить критерий присвоения баллов за оборудование автобуса для перевозки маломобильных групп населения;
- исключить критерий присвоения баллов за применение автобусов, использующих сжатый природный газ в качестве моторного топлива;
- исключить критерий присвоения баллов за количество мест сидения в автобусах ввиду использования исключительно автобусов категории М3.

Одновременно ходатайствуем об истребовании у Минтранса Чувашии конкурсной документации объединенного конкурса №№ 16, 17, 18; доказательства изучения пассажиропотока, мониторинга пропускной способности дорожной сети по направлению «Чебоксары-Новочебоксарск» (научно-технические отчеты), а также существующие договоры с автостанциями г. Чебоксары и письма-согласования с администрацией г. Новочебоксарск об использовании ост. Сокол в качестве конечной (начальной) остановки пригородных маршрутов направления «Чебоксары-Новочебоксарск».

Приложение:

- копия письма Минтранса Чувашии № 051/28-1277 от 20.03.2015

Директор ООО «Автолайн»