



**ПОСТІЙНО ДІЮЧА АДМІНІСТРАТИВНА КОЛЕГІЯ
АНТИМОНОПОЛЬНОГО КОМІТЕТУ УКРАЇНИ
З РОЗГЛЯДУ СКАРГ ПРО ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА
У СФЕРІ ДЕРЖАВНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ**

вул. Урицького, 45, м. Київ-35, 03680, тел.: (044) 594-64-12, факс: (044) 520-10-42
<http://www.amc.gov.ua>, код ЄДРПОУ 00032767

№ 1775-р/пк-ск від 29.10.2013

вих. лист від

№

Товариство з обмеженою
відповідальністю "Торговельно-
фінансова компанія "ЛАЗ"

бул. Івана Лепсе, 6,
м. Київ, 03124

Департамент економіки та розвитку
Черкаської міської ради

вул. Б.Вишневецького, 36, каб.214,
м. Черкаси, 18000

Уповноважений орган з питань
державних закупівель

Державна казначейська служба
України

Редакція інформаційного бюлетеня
"Вісник державних закупівель"

РІШЕННЯ

Постійно діюча адміністративна колегія Антимонопольного комітету України з розгляду скарг про порушення законодавства у сфері державних закупівель (надалі – Колегія), розглянувши скаргу товариства з обмеженою відповідальністю "Торговельно-фінансова компанія "ЛАЗ" (надалі – Скаржник, ТОВ "ТФК "ЛАЗ") б/д б/н (zareestrovanu в Комітеті 17.09.2013 за № 8-20/2952-ДЗ) (надалі – Скарга) щодо встановлення Департаментом економіки та розвитку Черкаської міської ради (надалі – Замовник) дискримінаційних вимог у документації конкурсних торгів на закупівлю – "Код 30.99.1. Засоби та устаткування транспортні, інші, н.в.і.у (тролейбуси - 15 од) [оголошення

№ 162851, опубліковане в інформаційному бюлетені "Вісник державних закупівель" від 26.08.2013 № 67 (810)] (надалі – Процедура закупівлі),

ВСТАНОВИЛА:

Скаржник повідомляє про встановлення Замовником дискримінаційних вимог в документації конкурсних торгів та просить виключити дискримінаційні вимоги з документації конкурсних торгів.

Рішенням Колегії від 18.09.2013 № 1550-р/пк-ск Скарга була прийнята до розгляду та Процедура закупівлі призупинена на строк до винесення рішення за Скаргою.

У відповідь на запит Колегії від 18.09.2013 № 20-29.2/09-3794-дз Замовник листами від 24.09.2013 № 1317 та від 30.09.2013 № 1344 надав матеріали та пояснення по суті Скарги.

Листами від 09.10.2013 № 78/10 (зареєстрованим в Комітеті 29.10.2013 за № 8-20/3351-ДЗ) та б/д б/н (зареєстрованим в Комітеті 29.10.2013 за № 8-20/3352-ДЗ) Скаржник надав додаткові матеріали по суті Скарги.

У ході розгляду Скарги та наданих Замовником документів Колегією встановлено наступне.

ТОВ "ТФК "ЛАЗ" у Скарзі зазначає, що відповідно до документації конкурсних торгів (надалі – Документація) тролейбуси повинні бути довжиною по кузову не більше 11,0 м.

За твердженням Скаржника, в Україні існує лише один виробник, який виробляє тролейбуси довжиною по кузову не більше 11 метрів – корпорація "Богдан", що виробляє тролейбуси, які повністю відповідають технічним характеристикам, викладеним у документації конкурсних торгів, а саме - тролейбуси довжиною 10,6 м. по кузову.

Скаржник вважає, що подати пропозицію конкурсних торгів може лише один виробник, а саме – Дочірнє підприємство "Автоскладальний завод №1" Публічного акціонерного товариства "Автомобільна Компанія "Богдан Моторс" (надалі – ДП "АСЗ № 1" ПАТ "АК "Богдан Моторс").

ТОВ "ТФК "ЛАЗ" зазначає, що він надіслав запит до Державного підприємства "Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут міського господарства" (надалі –ДП "НДКТІ МГ") щодо виробників, які виготовляють низькопідлогові тролейбуси українського виробництва, довжиною до 11 метрів по кузову.

За словами Скаржника, на вищезазначений запит було надано відповідь, в якій зазначено, що тролейбуси з довжиною по кузову, не більше 11 метрів виготовляються лише ДП "АСЗ № 1" ПАТ "АК "Богдан Моторс".

Також Скаржник повідомляє, що підтвердженням інформації щодо одного виробника тролейбусів з довжиною до 11 м по кузову є висновок Львівської Торгово-промислової палати, а також копії листів від українських виробників тролейбусів, які він додав до Скарги.

Скаржник наголошує, що при усуненні дискримінаційних характеристик щодо довжини тролейбусів, також мають бути усунені параметри "Габаритні розміри (довжина зі струмоприймачами, ширина, висота)", "Повна маса", "Максимальний радіус повороту та приведені у відповідність до характеристик для тролейбусів з довжиною не менше 12 м по кузову".

Скаржник повідомляє, що при аналізі вітчизняних та іноземних тролейбусів, тролейбуси з довжиною по кузову не більше 11 метрів може запропонувати лише один завод-виробник.

За твердженням Скаржника, тролейбуси довжиною до 11 м по кузову і до 12 м по кузову виготовляються з ідентичних комплектуючих, тому відповідно вартість тролейбусів з довжиною по кузову до 11 м практично аналогічна вартості 12 м тролейбусів.

Скаржник щодо ефективності використання тролейбусів з довжиною 12 м по кузову в порівнянні з тролейбусом з довжиною до 11 м по кузову наводить наступні факти:

- 1) Більша довжина тролейбуса забезпечує більш ефективну провізну здатність громадського транспорту.
- 2) Більша кількість сидінь і більша площа для стояння забезпечують більш високий фізичний і психологічний комфорт для пасажирів.
- 3) Для перевезення тієї ж кількості пасажирів необхідно менше тролейбусів.
- 4) Для перевезення тієї ж кількості пасажирів необхідно менше водіїв, кондукторів і контролерів і витрат на них.
- 5) Для перевезення тієї ж кількості пасажирів необхідно менше витрат на обслуговування і ремонт.
- 6) Порівняння споживання електричної енергії тролейбусів теоретично і практично проводять не на абсолютних величинах показників, а по питомих величинах витрат електричної енергії на перевезення 1 -го пасажирів.
- 7) Менша кількість тролейбусів більшої довжини при умовах перевезення однакової кількості пасажирів значно збільшує довговічність провідників і контактних елементів мережі.
- 8) Менша необхідна кількість тролейбусів на маршрутах створює більш комфортні і безпечні умови руху для інших учасників руху.
- 9) Менша необхідна кількість тролейбусів на маршрутах підвищує безпеку пішоходів від наїзду як самих тролейбусів, так і інших транспортних засобів.
- 10) Більша база 12-ти метрового автобуса, як загальновідомо, позитивно впливає на плавність ходу автобуса, в тому числі за рахунок протидії поздовжньому галопуванню кузова.

Скаржник зазначає, що про встановлення Замовником дискримінаційних вимог також свідчить той факт, що Документацією встановлені наступні технічні характеристики тролейбусів:

- розділ "Осі та колеса" 1. "Передня вісь - Незалежна, пневматична";
- розділ "Пневмопідвіска" 1. "Передня вісь - Незалежна, пневматична з гідравлічними амортизаторами та регулятором положення кузова".

Скаржник стверджує, що використання залежної передньої підвіски має ряд переваг та позитивних властивостей.

За твердженням Скаржника, тролейбуси торгової марки "Богдан" випускаються з незалежною передньою віссю, що надає даному виробнику необґрунтовану з технічного боку перевагу при участі в Процедурі закупівлі.

Скаржник вважає, що це штучно обмежує можливість для продукції вітчизняного виробництва, що відповідає всім державним стандартам України та має багатий досвід експлуатації як в Україні так і за її межами.

Також, Скаржник надав на розгляд Колегії лист Корпорації підприємств міського електротранспорту України "Укрелектротранс" від 29.10.2013 № 231, у якому зазначено, що станом на 01.10.2013 інвентарний парк пасажирських тролейбусів КП "Черкасиелектротранс" складає всього 74 тролейбуси, довжина, яких становить 12 і більше метрів.

Замовник у своїх поясненнях по суті Скарги зазначає, що що ДП "АСЗ №1" ПАТ "АК "Богдан Моторс" не єдиний виробник тролейбусів довжиною не більше 11 м.

Як стверджує Замовник, тролейбуси до 11 м виготовляють багато світових виробників, зокрема, підприємство Shanghai Tesuo Industries Co., Ltd. (КНР), модель – TS 10003; підприємство Shanghai Sunwin Bus Corporation (КНР), модель Green Bus – SWB 5105 та інші виробники.

Замовник стверджує, що враховуючи специфіку місцевої сітки маршрутів, ним вибрано тролейбус довжиною по кузову не більше 11,0, оскільки тролейбус довжиною 10-11 м має істотні переваги в порівнянні з тролейбусами класичної довжини 12 м, а саме:

- менше споживання електроенергії за 1 рік (для двох ідентичних по електрообладнанню тролейбусів довжиною 11 м та 12 м);

- при однаковій пасажиромісткості, тролейбус 10-11 м має значно кращу маневреність в порівнянні з 12-метровим виконанням, за рахунок різниці довжин в базі та задньому звисі, що дуже актуально для районів міст з вузькими вулицями, і ускладнених для ТЗ більшої довжини.

Замовник повідомляє, що максимальний радіус повороту 12,5 м відповідає ДСТУ UN/ ECE R 36-03:2005, пункт 5.10.2/. Тролейбус 10-11 м займає менше місця на проїжджій частині вулиці, що дуже актуально при напружених транспортних потоках міста Черкаси.

Крім того, як зазначає Замовник, будь-який виробник тролейбуса, маючи базову модель 12 м, може без принципових труднощів освоїти виробництво тролейбуса бажаної Замовником довжини.

Замовник також зазначає, що ГОСТ 23772-79 (Тролейбуси пасажирські. Методи випробувань) та ДСТУ 4905-2008 довжини тролейбусів не регламентують. Тому, на думку Замовника, зазначена вимога Документації не обмежується одним виробником.

Замовник у своїх поясненнях по суті Скарги зазначає, що детально дослідивши питання щодо переваг тролейбусів довжиною до 11 м над тролейбусами, що мають більшу довжину, повідомляє стосовно недоцільності внесення змін, що стосуються обмежень по довжині транспортних засобів. Замовник стверджує, що переваги експлуатації тролейбусів довжиною до 11 м наступні:

1) конструкції оглядових канав, що існують на підприємстві території депо КП "Черкасиелектротранс" Черкаської міської ради, уповільняють ремонт тролейбусів довжиною понад 11 м, оскільки:

- на оглядових ямах довжиною 11 м можливий повний огляд тролейбусів довжиною до 11 метрів;

- на оглядових ямах довжиною 36 м можливий одночасний повний огляд 3-х тролейбусів довжиною до 11 м.

2) з меншими габаритами транспортних засобів можливе розміщення більшої кількості транспортних засобів на території депо. Загальна площа манежу, яка може використовуватися для стоянки тролейбусів в депо - близько 20 тис.м². Один тролейбус довжиною 10,5 м та шириною 2,5 м використовує 84 м² площі манежу, а довжиною 12,5 м – 96 м², або на 15% більше. Враховуючи обмеженість території депо, наявність 92 тролейбусів на території депо, а також перспективи оренди та стоянки на території депо автобусів, придбання тролейбусів з меншими габаритами дозволить розташувати в депо більшу кількість транспортних засобів.

Наявність ділянок дороги з місцями, де ускладнено рух або зупинка транспортних засобів з довжиною понад 11 м. Так, на кінцевій зупинці "вул. Конєва" ускладнене місце міжрейсового відстою. Відстань між прилеглою дорогою та пішохідним переходом складає близько 31 – 32 м. В цьому відрізку дороги має зупинитися для відстою тролейбус. Замовник стверджує, що якщо врахувати вимоги розділу 15 Правил дорожнього руху України щодо мінімальної відстані від місця зупинки до краю перехрещування проїзної частини (не ближче 10 м) та від пішохідного переходу (не ближче 10 м), то загальне місце для можливої зупинки складатиме близько 11-12 м. На тролейбусі довжиною 10,5 м виконати зупинку для міжрейсового відстою в зазначеному місці є можливим, а довжиною понад 12 м - ні.

Замовник стверджує, що ускладнено розворот транспортних засобів довжиною понад 11 м. на вул. Шевченка в районі площі 700-річчя Черкас.

Серед матеріалів, які надані Замовником на розгляд Колегії, міститься, зокрема, копія звіту за науково-дослідну роботу "Виготовлення науково-технічної продукції щодо дослідження рухомості населення та оптимізації маршрутів громадського транспорту із деталізацією відповідно до концепції розвитку інфраструктури громадського транспорту міста Черкаси на 2011-2015 рр.", виконану згідно з господарським договором від 30 березня 2012 року № 0407 на замовлення Департаменту житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради, підготовленого кафедрою "Транспортні технології" інституту

інженерної механіки та транспорту національного університету "Львівська політехніка", затвердженого проректором з наукової роботи НУ "Львівська політехніка" професором З.Г.Піх та за підписом наукового керівника – професора Форнальчик Є.Ю. та керівника теми – старшого викладача Ройко Ю.Я. (надалі – Звіт).

Крім того, Замовником був наданий лист КП "Черкасиелектротранс" Черкаської міської ради від 20.06.2012 № 589 щодо обґрунтування придбання тролейбусів габаритами до 11 м.

За твердженням Замовника, у Документації вибір технічних характеристик типу пневмопідвіски (передня вісь) був зроблений на підставі аналізу конструкцій, як залежних, так і незалежних підвісок, а також тенденцій у європейській галузі автобусо- та тролейбусобудуванні.

Як зазначає Замовник, згідно із аналізом, на етапі вибору технічних характеристик типу пневмопідвіски (передня вісь) виявлено, що передня незалежна підвіска вже більше 10 років застосовується на європейських автобусах та тролейбусах: Solaris Trollino 12, Solaris Trollino 15, Solaris Trollino 18, Skoda Electrics, SOR TN12, міські та приміські автобуси Мерседес, Кароса.

Замовник стверджує, що конструкція незалежної підвіски дозволяє реалізувати ряд переваг, а саме:

а) досягнути більш плавного та безпечного руху тролейбуса за рахунок зменшення не підресорених мас (вага незалежної підвіски на 20...25% менша ніж залежна);

б) зменшені кути нахилу кузова, у поперечному напрямку при русі в поворотах, покращується маневреність і керованість тролейбуса;

в) покращення керованості за рахунок більших кутів повороту коліс. Тролейбус є більшманевреним за рахунок зменшення зовнішнього габаритного радіусу повороту тролейбуса, що є важливим фактором при русі по вузьких вулицях міст, що заповнені транспортом;

г) висока жорсткість сучасних незалежних підвісок, яка протидіє поперечним коливанням кузова, дозволяє виключити з конструкції стабілізатор поперечної стійкості;

д) сучасні конструкції шарнірів надійно ізолюють кузов від поштовхів та вібрацій, виникають при русі по дорогах з нерівностями;

є) застосування незалежної підвіски дозволяє збільшити прохід у передній частині тролейбуса до 900 мм (на 120 мм більше, ніж при застосуванні залежної підвіски).

За словами Замовника, конструкції незалежних підвісок випускають провідні європейські виробники: Voith (Італія), ZF (Німеччина), які також може використовувати будь-який виробник тролейбусів.

Таким чином, як зазначає Замовник, під час вибору типу підвіски тролейбусів Департаментом економіки та розвитку Черкаської міськради враховано умови експлуатації тролейбусів на маршрут нашого міста, з метою підвищення комфортності під час руху, збільшення куту повороту передніх коліс, що сприяє кращому проходженню поворотів з малим радіусом з урахуванням маршрутів руху тролейбусів у м. Черкаси.

На засідання Колегії, яке відбулося 29.10.2013, представник Скаржника надав додаткові пояснення по суті Скарги, в яких повідомив, що переваги тролейбусів довжиною 12 м в їх більшій пасажиромісткості (на30%) і, відповідно у більш ефективній експлуатації кожної рухомої одиниці.

Виходячи з цього, за твердженням Скаржника, потреба в кількості машин на транспортних підприємствах зменшується, відповідно, зменшується кількість водіїв, ремонтників і ремонтних місць під них, а площа, яку вони займають у депо, за рахунок зменшення їх загальної кількості буде значно менша.

Скаржник зазначає, що перевага "довгих" тролейбусів в їх більшій комфортності для пасажирів і зменшення навантажень на вулицях міста, звільненню дорожнього полотна.

Щодо існуючих оглядових ям КП "Черкаселектротранс" то Скаржник стверджує, що розташування на них одинадцятиметрових тролейбусів так само проблематично і не дає можливості повного огляду тролейбуса, оскільки огляд тролейбуса передбачає мінімальну оглядову зону на 1,5 м більшу ніж довжина транспортного засобу. Це стосується оглядових ям довжиною як 11 м, так і оглядових ям довжиною 36 м, при розташуванні одночасно трьох тролейбусів довжиною 11 м. За твердженням Скаржника, наявність зони огляду повинна становити не менше 0,8 м спереду тролейбуса та 1,6 м при відкритій кришці заднього відсіку, при цьому, довжина зони огляду тролейбуса становить: $L = L_{тр.} + 0,8 \text{ м} + 1,6 \text{ м} = L_{тр.} + 2,4 \text{ м}$. Тобто, для тролейбуса довжиною 11 м - довжина ями складе 13,4 м. При такій довжині зони огляду встановити три тролейбуси довжиною 11 м на ямі довжиною 36 м неможливо, оскільки вони потребують мінімальної довжини ями $13,4 \text{ м} \times 3 = 40,2 \text{ м}$.

Скаржник стверджує, що оскільки довжина тролейбуса ЛАЗ не перевищує 12 м, він може виконати зупинку для міжрейсового відстою на зупинці "вул. Конева". На підтвердження зазначеної інформації, Скаржник надав схему розвороту тролейбуса ЛАЗ довжиною 12 м на вул. Шевченка, в р-ні площі 700-річчя Черкас, з якої вбачається, що тролейбус довжиною 12 м може здійснити розворот на вказаній ділянці.

У ході розгляду зазначеного питання Колегією встановлено наступне.

Відповідно до пункту 2 розділу III Документації пропозиція конкурсних торгів, яка подається учасником процедури закупівлі, повинна складатися, зокрема, з інформації про необхідні технічні, якісні та кількісні характеристики предмета закупівлі, в тому числі відповідну технічну специфікацію (у разі потреби – плани, креслення, малюнки чи опис предмета закупівлі).

Пунктом 7 розділу III Документації (зі змінами) у вигляді таблиці, визначена інформація про необхідні технічні, якісні та кількісні характеристики предмета закупівлі.

Пунктом 11 розділу "Кузов" вказаної таблиці визначено габаритні розміри тролейбуса, зокрема, довжина (зі струмоприймачами) - не більше 11500,0 мм.

Відповідно до пункту 1 розділу "Осі та колеса" таблиці, яка міститься у пункті 7 розділу III Документації (зі змінами) передня вісь повинна бути незалежна, пневматична.

Відповідно до пункту 1 розділу "Пневмопідвіска" таблиці, яка міститься у пункті 7 розділу III Документації (зі змінами) передня вісь повинна бути незалежна або залежна пневматична з гідравлічними амортизаторами та регулятором положення кузова.

Замовник не надав документального підтвердження відповідності усім технічним характеристикам, зазначеним в Документації тролейбусів інших виробників, окрім ДП "АСЗ № 1" ПАТ "АК "Богдан Моторс".

Слід зазначити, що за умови, якщо хоча б один з технічних параметрів товару, який пропонується учасниками Процедури закупівлі, не відповідає технічним вимогам Документації, пропозиція конкурсних торгів такого учасника не буде відповідати умовам документації конкурсних торгів, що є підставою для відхилення Замовником такої пропозиції конкурсних торгів.

Встановлення наведених в Документації вимог призводить до неможливості участі у Процедурі закупівлі учасників, зокрема, Скаржника, які мають інші характеристики предмета закупівлі, ніж передбачено Документацією.

Частиною третьою статті 22 Закону передбачено, що документація конкурсних торгів не повинна містити вимог, що обмежують конкуренцію та призводять до дискримінації учасників.

Дії Замовника (в частині встановлення зазначених вище умов Документації) порушують вимоги частини третьої статті 22 Закону та один з основних принципів здійснення закупівель, визначених статтею 3 Закону, а саме – недискримінація учасників.

Отже, з урахуванням зазначеного вище Замовник має привести Документацію у відповідність до вимог Закону, зокрема, принципів: недискримінація учасників і відкритість та прозорість на всіх стадіях закупівель.

Враховуючи викладене Колегією встановлено, що Замовник вчинив порушення, які можуть бути усунені шляхом зобов'язання Замовника внести зміни до Документації.

Відповідно до частини четвертої статті 18 Закону за результатами розгляду скарги орган оскарження має право прийняти рішення про встановлення або відсутності порушення процедури закупівлі (в тому числі порушення порядку публікації, оприлюднення або неопублікування, неоприлюднення інформації про державні закупівлі, передбаченої цим Законом) та про заходи, що повинні вживатися для їх усунення, зокрема зобов'язати замовника повністю або частково скасувати свої рішення, надати необхідні документи, усунути будь-які дискримінаційні умови (у тому числі ті, що зазначені у технічній специфікації, яка є складовою частиною документації з конкурсних торгів) або, у разі неможливості виправити допущені порушення, відмінити процедуру закупівлі.

Орган оскарження розглядає скаргу та приймає рішення на її підставі та в межах отриманої за скаргою інформації, виходячи з положень абзацу двадцять п'ятого частини четвертої статті 18 Закону.

З огляду на викладене, наведені вище обставини свідчать про наявність підстав для задоволення Скарги повністю.

Враховуючи викладене, керуючись частиною третьою статті 8 та частиною четвертою статті 18 Закону України "Про здійснення державних закупівель", Постійно діюча адміністративна колегія Антимонопольного комітету України з розгляду скарг про порушення законодавства у сфері державних закупівель

ПОСТАНОВИЛА:

Зобов'язати Департамент економіки та розвитку Черкаської міської ради внести зміни до документації конкурсних торгів на закупівлю "Код 30.99.1. Засоби та устаткування транспортні, інші, н.в.і.у (тролейбуси - 15 од) [оголошення № 162851, опубліковане в інформаційному бюлетені "Вісник державних закупівель" від 26.08.2013 № 67 (810)] з метою усунення порушень, зазначених в мотивувальній частині цього рішення.

Рішення може бути оскаржено до суду у встановлений Законом строк.

Голова Колегії

С. МОРОЗ