Všetci známi záujemci

Vec:
Oznámenie o vybavení žiadosti o nápravu

Dňa 20.06.2020 bola verejnému obstarávateľovi doručená žiadosť o nápravu podľa § 164 ods. 1 písm. a) zákona č. 343/2015 Z.z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „ZVO"), pre zákazku vyhlásenú vo Vestníku verejného obstarávania č. 109/2020, zo dňa 21.05.2020, pod zn. 20613 - MSS, pod názvom: **„Služby mestskej autobusovej dopravy v meste Považská Bystrica".**

Verejný obstarávateľ: **Mesto Považská Bystrica.**
IČO: 00317667
Centrum 2/3
017 13 Považská Bystrica

Verejný obstarávateľ žiadosti o nápravu:

čiastočne VYHOVUJE

Odôvodnenie:

Žiadateľ vo svojej žiadosti o nápravu navrhuje verejnému obstarávateľovi, aby v súlade s ustanoveniami § 164 ods. 2 písm. e) ZVO upravil súťažné podklady v časti Príloha č. 3 k zmluve – Tarifný priadok.

Žiadateľ vo svojej žiadosti uvádza nasledovné:

SMS cestovný lístok
Verejný obstarávateľ v Opise predmetu zákazky, ako aj v Návrhu zmluvy v čl. II, bod 6 požaduje, aby Uchádzač zabezpečil predaj cestovných lístkov aj prostredníctvom SMS. V *Tarifnom poriadku mestskej autobusovej dopravy v Považskej Bystrici* (ďalej len „Tarifný poriadok"), ktorý je prílohou č. 3 návrhu *Zmluvy o službách vo verejnom záujme vo vnútroštátnej pravidelnej mestskej autobusovej doprave v meste Považská Bystrica* (ďalej len „Zmluva") sa takáto forma cestovných lístkov neuvádza a nie je k nej stanovená cena ani forma použitia a platnosti.
Bez poznania ceny Navrhovateľ nemôže začať rokovania s prevádzkovateľmi zabezpečujúcimi predaj SMS lístkov a rovnako si nevie náklady na predaj zohľadniť v ponukovej cene. Pre vysvetlenie uvádzame, že z verejnej dostupných zdrojov je Navrhovateľovi známe, že provízia prevádzkovateľov služieb SMS lístkov, sa v prevádzkach MHD, ktorú túto možnosť ponúkajú, pohybuje na úrovni 15 až 20 % z predajnej ceny, čo nie je zanedbateľná čiastka.
Verejný obstarávateľ tiež v Tarifnom poriadku, ani v žiadnom inom z podkladov nestanovil spôsob použitia cestovného lístka vo forme SMS. Vychádzajúc z praxe v tých prevádzkach MHD (napr. Banská Bystrica, Nitra, Trnava, alebo Žilina), kde kúpu SMS lístka umožňujú, je cestujúci povinný zakúpiť si lístok ešte pred nástupom, pričom čas medzi odoslaním požiadavky na nákup a doručením lístka je deklarovaný na 2 minúty. Platnosť takejto formy lístka preto nie je možné viazať na konkrétny spoj, ale musí byť stanovená všeobecne. Prax v menovaných prevádzkach je taká, že SMS lístok má stanovenú časovú platnosť od doby doručenia (v prípade Banskej Bystrice 45 minút, v ostatných mestách 60 minút), pričom s takýmto lístkom možno prestupovať medzi spojmi daného dopravcu.

Návrh riešenia:
Navrhovateľ žiada, aby Verejný obstarávateľ doplnil Prílohu č. 3 k Zmluve „Tarifný poriadok" o hodnotu ceny cestovného lístka vo forme SMS a aby stanovil platnosť a spôsob použitia.

Zároveň žiadame, aby bol termín spustenia predaja cestovného lístka vo forme SMS odložený na obdobie najskôr od 1.1.2021, aby mal Navrhovateľ dostatočný čas na uzatvorenie Zmlúv so všetkými mobilnými operátormi.

Verejný obstarávateľ tejto časti žiadosti o nápravu **vyhovuje čiastočne, a to nasledovne:**

Navrhovateľ vo svojej žiadosti o nápravu argumentuje absenciou tarify cestovného lístka v Tarifnom poriadku a tiež nesúladom tarifného poriadku verejného obstarávateľa s praxou pri využívaní SMS cestovných lístkov.
Vzhľadom na krátky čas potreby poskytovania služieb mestskej autobusovej dopravy verejný obstarávateľ odstránil požiadavku na SMS cestovný lístok zo všetkých častí súťažných podkladov a budúci poskytovateľ nebude musieť poskytovať predaj cestovných lístkov formou SMS.

Verejný obstarávateľ opravil znenie Zmluvy, ktorá je prílohou súťažných podkladov a v súťažných podkladoch v časti B1 Opis predmetu zákazky.

Žiadateľ vo svojej žiadosti o nápravu v ďalšom bode navrhuje verejnému obstarávateľovi, aby v súlade s ustanoveniami § 164 ods. 2 písm. e) ZVO upravil resp. spresnil súťažné podklady v časti týkajúcej sa technickej špecifikácie.

Konkrétne uvádza nasledovnú argumentáciu:

Definícia požiadaviek

Verejný obstarávateľ v podmienkach neuvádza, či požadovaný počet sedadiel zahŕňa celkový počet miest vo vozidle, alebo len počet miest cestujúcich. Rovnako neuvádza, či požadovaný počet majú predstavovať pevné sedadlá, alebo sa doň započítavajú aj sklopné sedadlá.

Verejný obstarávateľ taktiež v podmienkach neuvádza, či požadovaný počet dverí je počet určený pre nástup a výstup cestujúcich - táto podmienka je v TŠV spresnená len pre vozidlá dlhšie ako 9 metrov, pre vozidlá kapacity „nízkokapacitný" uvedená nie je. Práve táto veľkosti vozidiel v prípade mnohých výrobcov často krát disponuje samostatnými servisnými dverami pre vodiča (na ľavej strane vozidla), prípadne tiež inými dverami (napr. pre núdzový výstup).

Verejný obstarávateľ taktiež nedefinoval, či sa za „dvere" považuje „krídlo dverí, alebo „nástupný priestor" – teda či dvojkrídlové dvere považovať za jedny či dvoje dvere.

Nakoľko tieto požiadavky nie sú stanovené jednoznačne, môže to viesť k rôznemu výkladu jednotlivých Uchádzačov, resp. inému výkladu Navrhovateľa/Uchádzač a Verejného obstarávateľa. Navrhovateľ preto bude v ďalšom texte predpokladať, že počty dverí sú určené pre nástup cestujúcich a že za jedny dvere sa považuje jeden nástupný priestor.

Kapacita vozidiel

Navrhovateľ nespochybňuje právo Verejného obstarávateľa zadefinovať si parametre vozidiel podľa vlastných potrieb. Navrhovateľ má však za to, že Verejný obstarávateľ nedostatočne posúdil technické možnosti výrobcov autobusov.

Navrhovateľ na základe posúdenia ponuky na trhu zistil, že nízkopodlažný mestský trojdverový autobus dĺžky 10 až 11, ktorý má v interiéri priestor pre jeden kočík disponuje spravidla 20-timi až 30-timi miestami na sedenie (pre cestujúcich). Vo vozidlovom parku súčasného prevádzkovateľa služieb je tento typ vozidla zastúpený vozidlami typu Irisbus Crossway LE City 10.8M (trojdverový) s 29 miestami na sedenie pre cestujúcich a Irisbus Crossway LE Line 10.8M (dvojdverový) s 35 miestami na sedenie pre cestujúcich.

Navrhovateľ tiež analyzoval dostupnosť vozidiel kapacity „nízkokapacitný", ktoré v zmysle ostatných požadovaných parametrov majú dvoje dvere pre cestujúcich. Z ponuky výrobcov Navrhovateľovi vyplýva, že jediným typom „nízkokapacitného" autobusu s 24 miestami na sedenie pre cestujúcich sú vozidlá typu Rošero First FCLLI, ktorými disponuje súčasný prevádzkovateľ služieb. Výrobca tohto typu vozidla vo svojom Katalógu zverejnenom na svojej webovej stránke (http://rosero.sk/wp-content/uploads/2016/03/katalog_rosero_sk.pdf) pri rovnakom type vozidla uvádza obsadenosť nasledovne: **19+1 miest na sedenie + 1 vozík, 15 na státie.**
Prostredníctvom analýzy Navrhovateľ zistil, že dvojdverové mestské nízkopodlažné autobusy do dĺžky 9 metrov, s priestorom pre detský kočík, disponujú 15 až 19 miestami na sedenie pre cestujúcich.

Návrh riešenia:
Navrhoval má za to, že vyššie uvedeným textom v časti „Definícia požiadaviek" preukázal, že zadefinované požiadavky umožňujú rôzny výklad, teda nie sú jednoznačné a transparentné. Navrhovateľ má tiež za to, že vyššie uvedeným textom v časti „Kapacita vozidiel„ preukázal, že zadefinované požiadavky nie je možné splniť, nakoľko vozidlá podľa uvedených parametrov žiaden výrobca na trhu neponúka.

Navrhovateľ preto žiada, aby Verejný obstarávateľ spresnil definíciu dverí a ich počtu tak, aby bola požiadavka transparentná a neumožňovala rôzny výklad Uchádzačov a Verejného obstarávateľa.

Navrhovateľ tiež žiada, aby Verejný obstarávateľ spresnil definíciu počtu sedadiel tak, aby bola požiadavka transparentná a neumožňovala rôzny výklad toho, ktoré sedadlá je možné započítať do požadovaného počtu.

Navrhovateľ tiež žiada, aby Verejný obstarávateľ zosúladil požiadavky na veľkosť a kapacitu vozidiel s disponibilnými možnosťami vozidiel na trhu tak, aby Navrhovateľ/Uchádzači vedeli tieto podmienky štandardne dodávanými vozidlami splniť a aby tieto podmienky neboli stanovené diskriminačne smerom ku konkrétnemu výrobcovi vozidla.

Cieľom verejnej súťaže by malo byť pre Verejného obstarávateľa dostať čo najväčší počet ponúk, aby mal možnosť vybrať si tú najlepšiu a najnižšiu. Práve preto zastávame názor, že súťaž by mala byť transparentná, nediskriminačná zadaním vozidla, ktoré spĺňa len jeden výrobca na trhu a hlavne hospodárna, keďže vozidlá iných výrobcov v nami zdôvodnených parametroch sa predávajú za podstatne nižšie sumy. Taktiež definícia vozidiel by mala byť všeobecná, ale musí reflektovať dostupné vozidlá na trhu a ich kapacitu, nakoľko uvedená kapacita núti Uchádzača použiť vozidlá uvedenej vysokej kapacity, ktoré spĺňajú len vozidlá s dĺžkou 14m až 18m kĺbové vozidlá. Tieto vozidlá

sú svojou veľkosťou nevhodné na vykonávanie dopravy na území mesta Považská Bystrica. Je to hlavne kvôli infraštruktúre, ktorá je na sídliskách stiesnená a prejazd 14m alebo 15m nízkopodlažného autobusu na viacerých miestach možný nie je. Kĺbové vozidlá s dĺžkou 18m na území mesta Považská Bystrica už v minulosti v prevádzke boli, ale súčasný prevádzkovateľ ich práve kvôli vysokým nákladom na údržbu a veľmi vysokým prevádzkovým nákladom vzhľadom k členitosti terénu obsluhovaného územia s vozového parku úplne vyradil. Taktiež obstarávacia cena takýchto vozidiel je príliš vysoká a zbytočne to môže predražiť cenu zákazky. Z uvedených skutočností a zdôvodnenia je preto potrebné vykonať nami navrhovanú nápravu, nakoľko len jednotný výklad dokáže zabezpečiť férovosť a transparentnosť predkladaných ponúk.

Verejný obstarávateľ tejto časti Žiadosti o nápravu **vyhovuje čiastočne, a to nasledovne:**

Verejný obstarávateľ upravil a doplnil technické štandardy vozidiel v Súťažných podkladoch a Prílohe č. 07 Technické štandardy vozidiel tak, aby odstránil pochybnosti o výklade pojmov a znížil a upresnil požiadavky na počet miest na sedenie tak, aby tieto spĺňal čo najväčší počet uchádzačov. Verejný obstarávateľ presnejšie definoval parametre autobusov, sedadiel, dverí a ostatných požiadaviek navrhovateľa.

Vzhľadom na spôsob vybavenia žiadosti o nápravu Verejný obstarávateľ predĺži lehotu na predkladanie ponúk do 20.07.2020.

Poučenie:
Doručenie písomného oznámenia o výsledku vybavenia žiadosti o nápravu, písomného oznámenia o zamietnutí žiadosti o nápravu oprávňuje žiadateľa podať námietky v zmysle § 170 ods.3 písm. a) a b) ZVO v tejto veci.

V Považskej Bystrici, dňa 29.06.2020

MP Profit PB, s.r.o.
Hliníky 712/25
017 01 Považská Bystrica
IČO: 50 068 84[illegible] IČ DPH: SK 212 016 7126