

Valsts SIA "Autotransporta direkcija"

(reģ. Nr. 40003429317)

PLĀNOTĀ ATKLĀTĀ KONKURSA

"Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā"

Ieinteresēto piegādātāju apspriedes protokols

Rīgā,

2019.gada 15.maijā

Apspriedes sākuma laiks: plkst. 13.00.

Vieta (adrese): Rīgā, Vaļņu ielā 30, lielajā zālē

Apspriedi vada:

1. valsts SIA "Autotransporta direkcija" valdes priekšsēdētājs Kristiāns Godiņš;
2. valsts SIA "Autotransporta direkcija" juridiskās daļas vadītāja Vizma Ļeonova.

Apspriedē piedalās:

1. No valsts SIA "Autotransporta direkcijas" puses Kristiāns Godiņš, Vizma Ļeonova, Kristīne Grīviņa, Jānis Lagzdons; Lotārs Dravants, Ilze Brice.

2. No ieinteresēto piegādātāju puses: SIA "Dobeles autobusu parks", A/S "Talsu autotransports", SIA "Jelgavas autobusu parks", SIA "Gulbenes autobuss", SIA "Balvu autotransports", SIA "Ludzas ATU", SIA "AIPS", SIA "Jēkabpils autobusu parks", SIA "Ceļavējš – ATP", SIA "Madonas Ceļu būves SIA", SIA "Tukuma auto", AS "NORDEKA", SIA "Daugavpils autobusu parks", SIA "Sabiedriskais autobuss", SIA "VTU Valmiera", Latvijas Pasažieru pārvadātāju asociācija (LPPA), SIA "Rīgas Taksometra parks", Latvijas Autoostu un reģionālo pārvadātāju asociācija (LARPA), A/S "Rēzeknes autobusu parks", SIA "Ventspils reiss", AS "CATA", Latvijas Sabiedrisko pakalpojumu un Transporta darbinieku arodbiedrība LAKRS, SIA "Lux EXPRESS Latvia", AS "Liepājas autobusu parks", SIA "Galss Buss", SIA "Norma -A", Latvijas Profesionālo Patentpilnvarnieku asociācija (LPPA).

Apspriedi protokolē: Rita Grantiņa

Darba kārtībā:

1.Iepazīstināt ieinteresētos piegādātājus ar plānotā atklāta konkursa "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana ar autobusiem reģionālās nozīmes maršrutu tīklā" maršruta tīkla 2021 – 2030 veidošanas pamatprincipiem, iepirkuma priekšmetu, pretendenta izvirzāmām prasībām, vērtēšanas kārtību un kritērijiem, un citiem galvenajiem iepirkuma nosacījumiem.

2. Diskusija.

Kristiāns Godiņš atklāj apspriedi un iepazīstina klātesošos ar apspriedes darba kārtību, informējot, ka apspriedē pārrunātais tiks fiksēts, izmantojot skaņas ierakstu.

Tiek aizpildītas apspriedes dalībnieku reģistrācijas veidlapa.

Kristiāns Godiņš informē par maršrutu tīkla 2021-2030 veidošanas pamatprincipiem, komerciālajiem maršrutiem, bezmaksas sabiedriskā transporta pakalpojumiem, tarifu veidošanas kritērijiem un plānotām tarifu izmaiņām un iepirkuma priekšmetu (2.pielikums).

Vizma Ļeonova informē par pretendentiem izvirzāmām prasībām, obligātām prasībām transportlīdzekļu (autobusu) aprīkošanai, tehniskā un finanšu piedāvājumu vērtēšanas kritērijiem, konkurences saglabāšanas pamatprincipiem un ierobežojumiem attiecībā uz iepirkumā iegūstāmo maksimālo līguma apjomu (2.pielikums).

Valsts SIA “Autotransporta direkcija” (turpmāk tekstā – Direkcija) pārstāvji sniedz atbildes vai informāciju uz piegādātāju uzdotajiem jautājumiem un priekšlikumiem par plānoto konkursu.

Latvijas Autoostu un reģionālo pārvadātāju asociācija (LARPA) pārstāvja jautājumi:

1. Jautājums par prasībām pretendenta. Vai kompetence komercpārvadājumos apjomam par 2016., 2017., 2018. un 2019. gadu kopā summējas?

Vizma Ļeonova sniedz atbildi, ka kompetence komercpārvadājumu apjomam par 2016., 2017., 2018. un 2019. gadu (līdz piedāvājuma iesniegšanas brīdim) summējas kopā. Veicamais kilometru apjoms konkrētajā daļā (lotē) ir sasniedzams gan kopā par 2016., 2017., 2018. gadu un 2019. gadu (līdz piedāvājumu iesniegšanas brīdim), gan arī atsevišķi jebkurā no minētajiem gadiem. Minēto apjomu var sasniegt kā ar vienu noslēgto līgumu, tā arī saskaitot vairāku līgumu apjomu kopā. Piemēram, pārvadātāja gadā izpildāmais apjoms ir 1.5 milj. km, lotes gada apjoms sastāda 3.2. milj. km, tādā gadījumā pārvadātāja gada izpildāmais apjoms (pēdējo trīs gadu laikā) 1.5 milj. km summējas un pārvadātāja pieredze tiek uzskatīta par atbilstošu nolikuma prasībām.

Papildus izvirzītās prasības detalizēts skaidrojums tiek sniegts, ņemot vērā pēc sanāksmes saņemto jautājumu.

Saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma 46.panta trešās daļas nosacījumiem pretendents savas tehniskās un profesionālās spējas, atbilstoši pakalpojuma raksturam, var apliecināt iesniedzot atsaukumi. Atklāta konkursa nolikumā tiks paredzēts, ka - *Pretendents iepriekšējo trīs gadu (2016., 2017., 2018. un 2019. līdz piedāvājumu iesniegšanai) laikā ir izpildījis pasažieru komercpārvadājumus vienā vai vairākos pasūtījuma līgumos vai viena vai vairāku maršrutu tīkla ietvaros ne mazākā apjomā kā konkursa rezultātā noslēdzamā līguma viena gada veicamo kilometru apjoms konkrētajā daļā un par to ir saņemta (pievienota piedāvājumam) attiecīgā līguma pasūtītāja atsauksme (atsauksmē pasūtītājs norāda veikto kilometru apjomu).* Minētā prasība paredzēs divus nosacījumus, kas pretendenta ir jāizpilda:

1. Pretendentam, lai izpildītu konkursa nolikuma prasību, nepieciešamajam pieredzes apjomam ir jābūt vismaz konkrētās daļas, uz kuru tas pretendē, viena gada veicamo kilometru apjomam, savukārt, ja pretendents vēlas iegūt tiesības vairākās maršruta tīkla daļās, tad pretendenta pieredzei ir jābūt tik lielai, lai tā atbilstu lielākās maršruta tīkla daļas apjomam. Piemēram, pieredze piedējos gados sastāda 5 miljoni km. gadā. Tas nozīmē, ka pretendents var iesniegt piedāvājumu visās tajās maršrutu tīkla daļās, kurās gada apjoms sastāda ne vairāk kā 5 milj. km. Tas nozīmē, ka

pretendents var iesniegt piedāvājumu 13 maršrutu tīkla daļās (trīs maršrutu tīkla daļās apjoms pārsniedz 5 miljons km).

2. Šo pieredzi pretendents apliecina ar atsaukumi, kurā tiek norādīts veikto kilometru apjoms.

2. Jautājums par personu pārvadāšanu ar funkcionāliem traucējumiem. Pārstāvis norāda, ka īsti nesaprot lietas būtību, jo galvenais ir personas ar kustības traucējumiem aizvest (nodrošināt šo pakalpojumu). Priekšlikums iekļaut prasībās, ka autobusi ir pielāgoti personu ar funkcionāliem traucējumiem pārvadāšanai un atvieglotai iekļūšanai autobusā (*kā tas ir paredzēts nolikumā*) vai ar speciāli aprīkotu transportu. Aprīkojot mikroautobusu ar divām vietām personām ar kustības traucējumiem var nodrošināt šo pakalpojumu un tas ir ērtāk gan vienai gan otrai pusei. Turklāt viena autobusa aprīkošana prasītajam līmenim ir apmēram 10 000 euro, savukārt tūrisma klases autobusus rūpnīca vispār neaprīko.

Kristiāns Godiņš sniedz atbildi norādot, ka Direkcijai bija tikšanās ar Labklājības ministriju un personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārstāvošām organizācijām, kuras jau norādīja, ka 50 % aprīkojums, kas nākotnē ir paredzams attiecībā uz A un B kategorijas maršrutiem ir nepietiekoša un, tas neatbilst tam, ko nosaka ārējie un iekšējie normatīvie akti jautājumā, kas skar transportlīdzekļus pielāgošanu. Tas, ko Direkcija piedāvā (A un B kategorijas maršrutos pielāgotie transportlīdzekļi tiek iesaistīti apkalpojumu sniegšanā ar reisa intensitāti vismaz 4 reisi dienā), šajā gadījumā ir kompromiss starp to, ko nosaka normatīvie akti un, kam personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārstāvošās organizācijas ir gatavas piekrist, līdz ar to samazināt šī prasības nevar. Attiecībā uz C kategorijas maršrutiem pārvadātājs noteikti var aprīkot mikroautobusus, kuru izmanto tajā brīdī, kad cilvēks to piesaka, attiecībā uz A un B kategorijas maršrutiem, ja ir tūrisma klases autobuss un pārvadātājs zina, kuros reisos vajag nodrošināt attiecīgu pieejamību cilvēkiem ar funkcionālajiem traucējumiem, tur netaisīt tūrisma klases autobusu, bet citu.

AS “Liepājas autobusa parks” pārstāvju jautājumi:

1. Kādi ir kritēriji maršrutu tīklu apjoma samazinājumam?

K. Godiņš sniedz atbildi norādot, ka ir sekojoši kritēriji pēc kuriem pasūtītājs vadīsies, samazinot vai palielinot plānoto apjomu:

1) pieprasījums, ja nav pieprasījuma maršruts tiek slēgts vai samazināts reisu skaits maršrutā;

2) finanšu iespēja no valsts puses, ja redzam, ka valsts pēc pieciem vai sešiem gadiem nevar dotēt pasūtīto apjomu, tad tajā brīdī pastāv iespēja samazināt pasūtāmo apjomu, paredzot, ka daļa no maršrutiem var tikt nodota apkalpošanai uz komerciālajiem principiem;

3) Rail Baltic realizācija un elektrifikācijas projekta realizācija, kas nozīmē, ka daļa no apjoma var tikt nodota apkalpošanai dzelzceļa pārvadājumu operatoriem;

4) Samazinājumu var ietekmēt arī apstākļi, kad daļa no reģionālās nozīmes maršrutiem tiek nodoti apkalpošanai republikas nozīmes pilsētām.

Pieauguma apstākļi ir tādi paši, pieprasījums, papildus finanšu līdzekļi, u.c. Ja redzam, ka pieprasījums ir lielāks nekā tas ir bijis plānots, esam tiesīgi palielināt pakalpojuma apjomu.

2. Par cik nav paredzēta atsevišķa samaksa par autoostu izmantošanu, vai ir pieļaujams plānot pasažieru izlaišana ārpus autoostas?

Vizma Ļeonova atbild, ka jā, tas ir arī Direkcijas redzējums, gadījumā, ja autoostas maksa atsevišķi netiek maksāta. Ja pārvadātājs nevar vienoties ar autoostu par maksu, tad ir jāparedz alternatīva, ka šī apmaiņa nenotiek autoostā, bet kādā citā konkrētā vietā.

Kristiāns Godiņš papildina, ka pieņemot grozījumus Autopārvadājuma likumā un darbu pie Ministru kabineta noteikumiem, tad ir paredzēts pārņemt autoostu uzraudzību, tai skaitā vērtējot izmaksu pamatotību un cenu par pakalpojumu.

3. Vai uz piedāvājuma iesniegšanas brīdi ir plānots izmaiņas MK noteikumos Nr.435, lai pārvadātāji varētu plānot savus ieņēmumus un izdevumus. Šobrīd MK noteikumi paredz ierobežojumus gan ieņēmumu sadaļā, gan izdevumu sadaļā (piemēram, apdrošināšanas atlīdzības gadījumā.)

Vizma Ļeonova sniedz sekojošu atbildi. Izmaksu pozīcijas netiks ierobežotas, iepirkumā tiks paredzēta forma, kas iespējams nebūs tāda pati, kā MK noteikumos Nr.435. Attiecībā uz ieņēmumiem, tajos tiks ņemti vērā ieņēmumi no pārdotām biļetēm un pārdotām abonementu biļetēm, Aprēķinot izmaksājamo kompensāciju, cita veida ieņēmumi netiks ņemti vērā. Minētais gadījums ar apdrošināšanas prēmiju netiks iekļauts ieņēmumos.

4. Pārstāvis norāda, ka viņaprāt prasītā stundas likme transportlīdzekļa vadītājiem par transportlīdzekļa vadīšanas laikus (5,00 euro/h, 5,50 euro/h un 6,05 euro/h) uz līguma darbības laiku - desmit gadiem, ir nepietiekama.

Vizma Ļeonova sniedz sekojošu atbildi, ka iepirkumā tiks paredzēta prasība, ka pārvadātājam jānodrošina, ka līguma izpildes laikā transportlīdzekļa vadītājam **par transportlīdzekļa vadīšanas laiku** tiek maksāta stundas tarifa likme, kas ir ne mazāka par 5,00 euro/h (periodam no 2021.-2024.g.), 5,50 euro/h (periodam no 2025.-2027.g.) un 6,05 euro/h (periodam no 2028.-2030.g.) ir minimālā stundas tarifa likme konkrēti par transportlīdzekļa (autobusa) vadīšanas laiku. Pretendents piedāvājumā nevarēs iekļaut izmaksās atalgojuma līksme, kas ir zemākas par iepriekš nosauktām. Pretendents ir tiesīgs palielināt likmes lielumu, ņemot vērā apstākli, ka transportlīdzekļa vadītājs ne tikai vada transportlīdzekli, bet piemēram, tirgo biļetes un tīra transportlīdzekli. Kas nozīmē, ka par jebkādu papildus veicamo pienākumu pretendents ir tiesīgs palielināt paredzēto minimālo stundas tarifa likmi Var piedāvāt vairāk, bet ne mazāk.

5. Konceptijā tiek plānota vienota biļete dzelzceļa un autobusa pārvadājumiem. Kādas izmaksas ir saistītas ar savienošanas sistēmu (validācijas sistēmu)? Kādas prasības būs šīs sistēmām?

Nemot vērā apstākli, ka jautājums sakrīt ar Latvijas Pasažieru Pārvadātāju asociācijas pārstāvja uzdoto jautājumu, zemāk tiek sniegta kopīga atbilde.

Latvijas Pasažieru Pārvadātāju asociācijas pārstāvis precizē jautājumu. Šobrīd ir prasība ne tikai par informācijas sistēmu, bet arī par kases aparātiem. Ar 2021. gada 1.janvāri

jābūt jauniem kases aparātiem, tirgū šobrīd tādu kases aparātu vēl nav. Otrs jautājums, ka Direkcijai ir jāatrisina jautājums par elektronisku uzskaiti atvieglojumu kategorijām, tās arī būs izmaksas, kuras pārvadātāji nezina. Kā pārvadātājs varēs uz jūniju aprēķināt izmaksas pakalpojumam par kilometru, ja šāds lielums šobrīd nav zināms.

Direkcija attiecībā uz uzdotiem jautājumiem sniedz sekojošu skaidrojumu (skaidrojums ir sagatavots pēc sanāksmes), ka iepirkumu dokumentācijā tiks paredzēts nosacījums, ka - *Pretendenta un Apakšuzņēmēja Pakalpojuma sniegšanā iesaistītajos autobusus jāizmanto elektroniskas kontroles ierīces, pasažieru identifikācijas un uzskaites ierīce, ja normatīvajos aktos vai atsevišķā līgumā ar Pasūtītāju ir paredzēts, ka pārvadātājam transportlīdzekļos jāizmanto elektroniskas kontroles ierīces, pasažieru identifikācijas un uzskaites ierīce līguma izpildes kontroles nodrošināšanai.* Lai tiktu izpildīta minētā atklāta konkursa nolikumā izvirzītā prasība, pretendents, būs jāiesniedz rakstveida apliecinājums par gatavību izpildīt minēto prasības. Piedāvātajā pakalpojumā cenā pretendents nav jāierēķina izmaksas saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtījuma līguma izpildes kontrolei nepieciešamo elektronisko kontroles ierīču, pasažieru identifikācijas un uzskaites ierīču ieviešanu un lietošanu transportlīdzekļos. Gadījumā, ja pārvadātājam radīsies papildu izmaksas saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojuma pasūtījuma līguma izpildes kontrolei nepieciešamo elektronisko kontroles ierīču, pasažieru identifikācijas un uzskaites ierīču ieviešanu un lietošanu transportlīdzekļos, tiks slēgta atsevišķa vienošanās par šādu izmaksu segšanu.

A/S "Talsu autotransports" pārstāvja jautājumi.

1. Sagatavojot līgumcenu ir jāiekļauj visi riski, kas ir saistīti, ja mainās normatīvie akti, tas nozīmē ka, ja 2025. un 2026. gadā darba algas izmaiņas ir būtiskas, tad tas šobrīd ir jāparedz. Otrs šobrīd ir jāparedz, kādas būs degvielas cenas 2027. un 2028. gadā, tas ir risks pārvadātājam.

Vizma Ļeonova sniedz atbildi. Plānotajā iepirkumā ir konceptuāli mainīta pieeja iepirkuma cenas veidošanai, proti, tiek paredzēts, ka pretendents piedāvājumā būs jāiekļauj trīs piedāvātās cenas trīs periodiem (2021.-2024.g., 2025.-2027.g. un 2028.-2030.g.g). Pretendents apņemas piedāvātajā pakalpojumā cenā iekļaut visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, tai skaitā nākotnē prognozējamās izmaksas uz piedāvājuma iesniegšanas dienu. Iepirkumu dokumentācija nekādā veidā neierobežos pretendenta tiesības uz kādu konkrētu izmaksu posteņu iekļaušanu pakalpojuma cenā, kā arī neierobežo pakalpojuma cenā iekļaujamo pretendenta riska daļas apmēru. Līdz ar to pretendents ir jāpiedāvā tāda cena, kurā ir iekļautas visas ar iepirkuma līguma izpildi saistītās izmaksas. Direkcija apzinās, ka slēdzot ilgtermiņa līgumu pastāv risks, ka pretendents piedāvātajā cenā būs ievērtējis augstu riska daļu. Norādām, ka iepirkumā tiek mainīts ne tikai cenas veidošanas princips, bet arī risku sadales attiecības starp valsti un pakalpojuma sniedzēju. Ja līdz šim visus riskus, kas saistītas ar visu izmaksu segšanu pakalpojumu sniedzējam uzņēmas tikai un vienīgi valsts, tad turpmāk šī proporcija tiek mainīta, un tā būs 50/50. Daļu riska uzņemas valsts, daļu riska, kas saistīts ar visu pakalpojuma sniedzēja plānoto izmaksu nosegšanu, uzņemas pats pakalpojumu sniedzējs. Gadījumā, ja tiks piedāvāta zema cena, tad pakalpojumu sniedzējam ir jāērēķinās, ka nekas papildus netiks maksāts. Pārvadātājiem, kā īstam uzņēmējam, kas ilgtermiņā plāno savu biznesu, uz piedāvājuma iesniegšanas brīdi jāspēj noprognozēt sava darbība desmit gadu procesā.

2. Ir paredzēts, ka nebūs obligāts nosacījums līgumu slēgt ar autoostām un tas nozīmē, ka pārvadātājs varēs izvēlēties vai braukt autoostās vai nebraukt autoostās. Jautājums kā tiek plānots maršruta garums?

Vizma Ļeonova sniedz sekojošu atbildi. Cena ir par vienu nobraukto kilometru. Ja tiks pieņemts lēmums, ka maršruta (reisa) galapunkts var arī nebūt autoosta, tad šo galapunktu (pasažieru apmaiņas vietu) noteiks pasūtītājs, saskaņojot ar pašvaldību.

Pārstāvja replika: Šobrīd pārvadātāji cīnās par pasažieriem par katru cilvēku, tad ar šo līgumu nav ieinteresētība cīnīties par cilvēkiem, jo nav starpības vai pārvadā astoņus vai divdesmit cilvēkus.

Kristiāns Godiņš norāda, ka šobrīd koncesijas līguma gadījumā nav nozīmes, cik pasažieri tik vesti un ar kādas ietilpības transportlīdzekļiem, ja pasažieru skaits sākotnēji bija 10 pasažieri reisā un tas nokrītas uz četriem, tad valsts par šiem sešiem pasažieriem samaksā. Cenu līguma gadījumā pārvadātājam, plānojot attiecīgi savus izdevumus un ieņēmumus ir jāreķinās ar kaut kādu pasažieru plūsmu, ar kuru būs jāstrādā. Pakalpojuma kvalitāte un attieksme pret pasažieri ir svarīgāka nekā koncesijas līguma gadījumā.

3. Vai Autotransporta direkcija nesaskata risku komercreisos, kur ir pasažieri ar kustību traucējumiem? Vai tajos reisos nesāksies kaut kāda diskriminācija pēc iedzīvotāju dzīves vietas? Proti iedzīvotājiem nāksies maksāt par personām ar kustību traucējumiem vietās, kurš šo cilvēku ir vairāk?

Vizma Ļeonova sniedz sekojošu atbildi, ka Direkcija neuzskata, ka būs diskriminācija. Prasības saistībā ar komerciālo reisu apkalpošanu tiks prezentētas atsevišķā sanāksmē. Tomēr jau šobrīd skaidrs, ja tiks konstatēts, ka pakalpojuma sniedzējs neizpildīs, kāds noteiktās prasības, piemēram, neuzņems autobusā pasažierus ar braukšanas maksas atvieglojumiem vai personas ar funkcionālajiem traucējumiem, pārvadātājs riskē ar to, ka zaudēs uz kādu konkrēto laiku tiesības sniegt pakalpojumus. Komerciālajos pārvadājumos, pārvadātājam pakalpojuma cenā (biļetes cenā) ir jāaprēķina visas izmaksas, tostarp, arī nesaņemtos ieņēmumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu.

A/S "Talsu autotransports" pārstāvja jautājums. Ja cenu noteiks pārvadātājs. Vai cilvēki nemaksās par pasažieriem ar kustības traucējumiem, vai šādi netiks mākslīgi palielināta braukšanas maksa?

Vizma Ļeonova sniedz atbildi, ka tā tas varētu būt. Arī cita veida pakalpojumiem, piemēram, veselības nozarē ir tāds pats princips, ka kāds maksā vairāk par pakalpojumu. Arī tas cilvēks, ka šobrīd neizmanto sabiedrisko transportu maksā par to.

VTU Valmiera pārstāvja jautājumi.

1. Kādas kategorijas maršruts Valmiera – Madona varētu būt, ņemot vērā to ka autobuss daļēji brauc pa zemes ceļiem?

Kristiāns Godiņš sniedz sekojošu atbildi. Ja maršruta savienojums Valmiera – Madona iet pa taisnāko ceļu, tas attiecīgi ir A kategorijas, ja ir kāds savādāk veidots savienojums par mazāk apdzīvotiem novadiem, tad tanī brīdī tas ir B kategorijas vai C kategorijas maršruts.

2. Jautājums par stāvvietām. Kā cilvēks starp pieturvietām zinās, ar kuru autobusu viņš varēs nokļūt galvaspilsētā, ja galapunktā ir pilns autobuss?

Kristiāns Godiņš sniedz atbildi. Ja redzams, ka regulāri konkrētā reisā, cilvēku skaits ir lielāks nekā autobusa ietilpība, tad viens no variantiem ir palielināt autobusa ietilpību, ja tas nav iespējams ir jādomā par papildus reisu. Ir jārēķinās, kur kustības ātrums ir salīdzinoši liels, tur stāvēt kājās nevar. Ir milzīgs risks vadītājam, viņa atbildībā ir kāda cilvēka veselība vai dzīvība.

A/S “Liepājas autobusa parka” pārstāvja jautājums. Jaunās koncepcijas mērķis ir apzināties, ko valsts var atļauties, kāds ir maršrutu tīkls par ko var maksāt. Ja saņems piedāvājumu, kas pārsniegs plānoto, kā tad rīkosies?

Kristiāns Godiņš sniedz atbildi. **Atbilde tiek precizēt, ņemot vērā informāciju, kas tika iegūta pēc sanāksmes.** Uz 2019.gada 28.maija MK sēdī tiek virzīts informatīvs ziņojums par sabiedriskā transporta attīstību pēc 2021.gada. Informatīvajam ziņojumam tiek pievienots protokollēmums, kura paredzēts, ka Satiksmes ministrijai (VSIA “Autotransporta direkcija”) pirms atklāta konkursa par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusi rezultātu apstiprināšanas atkārtoti informēt Ministru kabinetu par finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030.gadā. No minētā secināms, ka pirms gala rezultātu apstiprināšanas, informācija par ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030.gadā, būs jāskata MK un atkarībā no saņemtiem piedāvājumiem iespējams būs jāpieņem dažādi situācijas risinājumi. Ja piedāvātās pakalpojuma izmaksas pārsniegs plānoto, tad, Direkcijas ieskatā pastāv vairāki situācijas risinājumi, piemēram:

1. Samazināt pakalpojuma apjomu, paplašinot komerciālo maršrutu (reisu) skaitu;
2. Samazināt izvirzāmās kvalitātes prasības;
3. Paaugstināt braukšanas maksu (tarifu);
4. Ieviest līdzmaksājumu personām ar braukšanas maksas atvieglojumiem u.c.

SIA “Balvu autotransports” pārstāvja jautājums.

1. Vai ir padomāts par rezerves autobusiem? Ja piemēram ir 40 reisi un visi autobusi aiziet reisā.

Kristiāns Godiņš sniedz atbildi, ka pārvadātājam pašam ir jāplāno autobusu izlaides., Iepirkuma nosacījums ir tāds, ka pakalpojumu sniedzējam jānodrošina visu reisu apkalpošana. Autobusu rezerves vai risinājumu, ka nodrošināt pakalpojuma nepārtrauktību, plāno pakalpojumu sniedzējs.

- 2.Par bagāžas nodalījumu pārstāvis norāda, ka nav tāda.

Vizma Ļeonova sniedz atbildi, ka tiek mainīts normatīvais regulējums attiecībā uz bagāžas pārvadāšanu, kas paredzēs, ka rokas bagāža tiek pārvadāta tai paredzētajā vietā (bagāžas plauktā), ja attiecīgā modeļa transportlīdzeklī izgatavotājrūpnīca šādu vietu ir paredzējusi, vai vietā zem priekšā esošā sēdekļa. Savukārt, lielizmēra bagāžu pārvadā sabiedriskā transportlīdzekļa bagāžas nodalījumā, ja attiecīgā modeļa transportlīdzeklī izgatavotājrūpnīca šādu vietu ir paredzējusi. Ja sabiedriskajā transportlīdzeklī nav bagāžas nodalījuma un bagāža netraucē citiem pasažieriem, bagāžu var pārvadāt sabiedriskā transportlīdzekļa salonā.

LPPA pārstāvis jautā, kādus riskus uzņemas pasūtītājs šo desmit gadu periodā?

Kristiāns Godiņš sniedz atbildi, ka pasūtītājs uzņemas finansiālos riskus rēķinoties ar to, ka sabiedriskā transporta finansēšanai valstij būs jāatvēl tam laika periodam noteikts finanšu apjoms.

A/S “Talsu autotransports” pārstāvja replika, ka valsts varētu neuzņemties šo risku un pārskatīt cenas, tad risks nebūtu ne valstij ne pārvadātājam.

Kristiāns Godiņš norāda, ka politiskā vadība attiecīgi redz šo jautājumu savādāk.

LPPA pārstāvis jautājums. Kā tiks salīdzināti piedāvājumi, ja ir norādīts, ka maršruta palielinājums vai samazinājums var būt 30% visam darbības laikam? Viens pārvadātājs šo samazinājumu vai palielinājumu ņem vērā un ieliek piedāvājumā un cits nē, līdz ar to būtiski mainās piedāvājums. Ir jābūt atrunātiem apstākļiem, kuros gadījumos palielinājums vai samazinājums ir iespējams. Tā pat nezināms jautājums ir par jaunajiem vilcieniem, vai tie būs vai nebūs, kas arī ietekmē šo piedāvājumu sagatavošanu.

Kristiāns Godiņš informē (atbilde tiek sagatavota pēc sanāksmes), ka, ņemot vērā šī gada 10.maija Sabiedriskā transporta padomes pieņemto lēmumu, katrai maršruta tīkla daļai (lotei) tiks paredzēts savs maksimālais apjoma palielinājums vai samazinājums. Ikvienam pretendentam izmaksās būs jāievērtē šīs apjoma samazinājums. No tā neviens nevarēs izvairīties. Norādām, pretendents apņemas piedāvātajā pakalpojumu cenā iekļaut visas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojuma sniegšanu, tai skaitā nākotnē prognozējamās izmaksas uz piedāvājuma iesniegšanas dienu. Iepirkumu nolikums nekādā veidā neierobežos pretendenta tiesības uz kādu konkrētu izmaksu posteņu iekļaušanu pakalpojumu cenā, kā arī neierobežo pakalpojumu cenā iekļaujamo pretendenta riska daļas apmēru. Līdz ar to pretendentam ir jāpiedāvā tāda cena, kurā ir iekļautas visas ar iepirkuma līguma izpildi saistītās izmaksas.

SIA “Ventpils reiss” pārstāvja jautājums. Vai būs informācija par vienlaicīgi autobusā esošo lielāko pasažieru skaitu?

Kristiāns Godiņš sniedz sekojošu atbildi, ka šāda informācija tiks iekļauta iepirkuma dokumentācijā.

A/S “CATAS” pārstāvja jautājumi:

1. Vai Direkcijas ieskatā komercpārvadājumi nav uzskatāmi par atsevišķu teritoriju diskrimināciju? Diskriminācija tādā veidā, ka pasažieri kas brauks pa pilnu samaksu maksās par tiem, kas brauc atvieglojumiem.

2. Kā tiks organizēti pārvadājumi dotētajā maršruta posmā Sigulda – Rīga braucot paralēli komercmaršrutiem. Vai pasažieri tiks apkalpoti visās pieturās šajā maršrutā?

Kristiāns Godiņš sniedz sekojošu atbildi, ka tā ir būvēta valsts pārvalde, ka nodokļu maksātāji maksā par infrastruktūru, kuru ne vienmēr visi vienlīdzīgi izmanto. Piemēram, par sabiedrisko transportu maksā arī tie, kas to neizmanto.

Vizma Ļeonova informē, ka par komerciāliem pārvadājumiem tiks organizēta atsevišķa sanāksme.

A/S “Liepājas autobusu parks” pārstāvis uzdod jautājumu.

1. Vai nav pretruna nosakot vienam pārvadātājam pārvadājuma apjomu viena gada laikā 15 miljoni kilometru ar Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumu 8.panta piekto daļu?

Vizma Ļeonova norāda, ka Sabiedriskā transporta pakalpojuma likumā ir noteikts, ka viens pārvadātājs sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutu tīklā var apkalpot **ne vairāk kā 40** procentus no šī tīkla. Pasūtītājs ir tiesīgs noteikt arī mazāk.

2. Vai nebūtu labāk ierobežot lotu skaitu vienam pārvadātājam?

Vizma Ļeonova norāda. Attiecībā uz ierobežojumu apjoma iegūšanai konsultācijas notikušas arī ar Konkurences padomi, kas norādīja, ka labākā prakse liecina, ka būtu ierobežojams maksimāli apkalpojamo km apjoms, nevis lotes. Maksimāli iegūstamais km apjoms no šodienas perspektīvas nozīmē, ka gan lielākie LV esošie pakalpojumu sniedzēji, gan mazākie pakalpojuma sniedzēji var palielināt šī brīža izpildāmo apjomu. Tādējādi nākotnē iegūstos lielāko pieredzi, vienlaikus arī uz nākotni tiek saglabāta konkurence.

3.Ja gadījumā iesniegtajiem piedāvājumiem būs pārāk augsta cena, vai tas nozīmē, ka iepirkums tiks pārtraukts?

Kristiāns Godiņš sniedz sekojošu atbildi (**atbilde tiek precizēt, ņemot vērā informāciju, kas tika iegūta pēc sanāksmes**). Uz 2019.gada 28.maija MK sēdi tiek virzīts informatīvs ziņojums par sabiedriskā transporta attīstību pēc 2021.gada. Informatīvajam ziņojumam tiek pievienots protokollēmums, kura paredzēts, ka Satiksmes ministrijai (VSIA “Autotransporta direkcija”) pirms atklāta konkursa par tiesībām sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus reģionālās nozīmes maršrutos ar autobusiem rezultātu apstiprināšanas atkārtoti informēt Ministru kabinetu par finansiālo ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030.gadā. No minētā secināms, ka pirms gala rezultātu apstiprināšanas, informācija par ietekmi uz valsts budžeta izdevumiem 2021.-2030.gadā, būs jāskata MK un atkarībā no saņemtiem piedāvājumiem iespējams būs jāpieņem dažādi situācijas risinājumi. Ja piedāvātās pakalpojuma izmaksas pārsniegs plānoto, tad, Direkcijas ieskatā pastāv vairāki situācijas risinājumi, piemēram:

5. Samazināt pakalpojuma apjomu, paplašinot komerciālo maršrutu (reisu) skaitu;
6. Samazināt izvirzāmās kvalitātes prasības;

7. Paaugstināt braukšanas maksu (tarifu);
8. Ieviest līdzmaksājumu personām ar braukšanas maksas atvieglojumiem u.c.

Pielikumā - Valsts SIA “Autotransporta direkcija” prezentācija par “Sabiedriskā transporta iepirkumu 2021-21030”.

Apspriedes beigu laiks plkst.14.35.

Direkcijas pārstāvji:

Kristiāns Godiņš _____
(paraksts)

Vizma Ļeonova _____
(paraksts)

Protokolē:

Rita Grantiņa _____
(paraksts)