



ОБЩИНА ПЛОВДИВ

Пловдив, 4000, пл. „Стефан Стамболов“ №1

тел: (032) 656 701, факс: (032) 656 703

Изх. №.....
Мироп 85/4
21.08.14

ДО
ВСИЧКИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ ЛИЦА

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

Във връзка с постъпили на 21.08.2014 г. в Община Пловдив запитвания и искания за разяснение по документацията за участие в процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет „*Възлагане на интегрирана обществена услуга за пътнически превоз по част от линиите от Общинската транспортна схема на Община Пловдив*“, открита с Решение №14РОП85 от 08.08.2014 г. на кмета на Община Пловдив, на основание чл. 29, ал. 1 от Закона за обществените поръчки (ЗОП), предоставяме следното разяснение:

Текст на запитване 1:

„*Относно сключението Договор за безвъзмездна финансова помощ № BG161PO001/1.5-03/2011/001, изпълняван от Община Пловдив по оперативна програма „Регионално развитие 2007-2013 г.“, за реализация на проект „Модернизация и развитие на устойчив градски транспорт в град Пловдив“, става ясно, че приходите по т. 2.3. ще се събират от лицата /превозвачите/ до внедряването и интегрирането на система за управление на градския транспорт (СУГТ), един от компонентите на които е електронно таксување на пътниците.*

В отговор на поставени вече в тази връзка въпроси разбираме, че приходите по т. 2.3. ще се събират от превозвачите до внедряването и интегрирането на система за управление на градския транспорт (СУГТ), един от компонентите на които е електронно таксување на пътниците. Освен това, приходите от билети, абонаментни карти, субсидии и компенсации ще се събират и контролират от Община Пловдив. Това най-вероятно ще става на база нов договор, подписан между Общината и съответния превозвач след въвеждането на системата за електронно таксување. Ето защо задаваме следните въпроси:

1. Има ли в Община Пловдив изготвен вариант на такъв /предварителен/ договор и не е ли редно и той да бъде публикуван с оглед на това участниците в обществената поръчка да се запознаят предварително с него?
2. Има ли направени разчети в Община Пловдив на база съществуващата транспортна задача и съответния пробег в километри по линейните маршрутни разписания какъв е размерът на очакваните приходи от билети, за да се прогнозира и какви средства Община Пловдив трябва да задели, за да компенсира /субсидира/ разходите на превозвачите с оглед изискванията на Регламент 1370/2007 г.
3. Има ли в Община Пловдив разчети и за себестойността на превозите в лева по обявените в обществената поръчка конкурсни линии, изхождайки от

- пътникопотока, разходите за гориво и ГСМ, ФРЗ, гуми, резервни части, амортизации и други, които ще бъдат необходими на превозвачите, за да изпълняват транспортната си задача без да бъдат ощетявани и принуждавани да изпълняват търговска дейност, в която предварително е заложено, че ще генерира загуби от дейността.*
- 4. За да се направят обосновани разчети за възстановяване на вложението инвестиции, моля отговорете каква ще бъде цената на 1 /един/ километър пробег след въвеждане на системата за електронно таксуване по процесните линии и ще бъде ли тя изплащана своевременно на превозвачите?**
 - 5. Как ще се анексира /коригира/ цената на пробега в километри по новия договор след въвеждането на електронното таксуване с оглед евентуално на инфационните процеси в страната, увеличението на минималната работна заплата, цените на ГСМ и горива, гуми, резервни части и др.?**
 - 6. Има ли Община Пловдив информация как е уреден този въпрос в градовете София, Бургас, Варна и други градове, където и в момента има централизирана система за продажба на билети от страна на Общините и в тази връзка същите изплащат на превозвачите суми в лева на километър пробег и съответно ги санкционират за неизпълнение, тоест какви са сумите, които въпросните Общини плащат на своите превозвачи като пробег на километър?**

Отговор:

В представената на вниманието на потенциалните участници документация за обществената поръчка са включени всички елементи на обществената услуга – превоз на пътници в системата на масовия градски транспорт на град Пловдив, в т.ч. транспортна задача и механизми за разпределение на средствата. В документацията на обществената поръчка е дадена приблизителната стойност, включително начинът на определянето ѝ, и всеки превозвач, на база разходите за дейността си може да извърши своите разчети, имайки предвид капиталовложенията, които счита, че са нужни. След въвеждането на СУГТ, превозвачът ще запази правото си върху съответната част от приходите от билети, реализирана при изпълнението на обществената услуга.

Община Пловдив не разполага с вариант на предварителен договор. Този въпрос ще бъде поставен на разискване пред компетентния орган – Общински Съвет Пловдив, едва след като реализацията СУГТ е факт. Община Пловдив не може да прогнозира или да определи очакван размер на приходите от билети по съответните маршрутни разписания /линии на градския транспорт/, понеже този размер се обуславя от множество фактори, които най-общо ще наречем „качествено изпълнение“ на задължението за осигуряване на обществената услуга. Община Пловдив не е превозвач, и не разполага със собствени данни относно себестойността на превозите по линиите, включени в предмета на обществената поръчка. До настоящия момент, ежемесечните плащания към превозвачите са без закъснения и се изпълняват съобразно договорите с превозвачите и всички нормативно определени параметри. Анексирането на договорите с превозвачите ще се извършва в писмен вид, съгласно нормативната база. Актуална към момента информация, относно условията действащи в другите големи градове в България, бихте могли да получите от съответните общини.

Текст на запитване 2:

„Защо се ограничава участието на автобуси клас „A“, след като в НАРЕДБА № 2 ОТ 15.03.2002 Г. ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА УТВЪРЖДАВАНЕ НА ТРАНСПОРТНИ СХЕМИ И ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОБЩЕСТВЕНИ ПРЕВОЗИ НА ПЪТНИЦИ С АВТОБУСИ (ЗАГЛ. ИЗМ. – ДВ, БР. 44 ОТ 2011 Г.) се разрешава движението им по градски основни линии? Това е дискриминационно отношение към участниците и създава предпоставка за обжалване на обществената поръчка.

Предвид горното, предлагаме да бъде допуснато участието на автобуси клас „A“, като се вземе предвид наредба № 2.

Отговор:

Действително, съгласно чл. 37 от НАРЕДБА № 2 от 15.03.2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси (Загл. изм. - ДВ, бр. 44 от 2011 г.), превозите по градски основни автобусни линии се извършват автобуси класове I, II и A.

Съгласно чл. 149, ал. 3 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП), МПС клас А са превозни средства от категориите M2 и M3 за превоз на **не повече** от 22 пътници, освен мястото на водача, конструирани предимно за превоз на **стоящи** пътници.

Съгласно чл. 25, ал. 6 от Закона за обществените поръчки (ЗОП), критериите за подбор по ал. 2, т. 6 на същия член, трябва да са съобразени и да съответстват на обекта, предмета, стойността, сложността, както и количеството или обема на обществената поръчка и предназначението на услугата, предмет на поръчката.

Поставеното условие, автобусите, които участник има на разположение за изпълнение на обществената поръчка, да са автобуси от класове I и II по смисъла на чл. 149 от ЗДвП, е целесъобразно и е в съответствие с нормативните изисквания на ЗОП – то е еднакво за всички участници в процедурата, не дава предимство на лица, нито ограничава необосновано участието на лица в обществената поръчка. Условието е изцяло съобразено с обема на поръчката, който е такъв, че изпълнението на услугата по обществен превоз на пътници с автобуси от клас А (не повече от 22 пътници, предимно стоящи), несъмнено ще доведе до невъзможност за изпълнение на услугата с нужното качество. Градският транспорт на Община Пловдив ежедневно се ползва от възрастни граждани, трудно подвижни лица, ветерани от войните, военноинвалиди и военнопострадали, многодетни майки и др., като пътникопотокът е в обем, който не може да бъде обслужен с нужното качество, ако превозът се извършва с автобуси от клас А, предвид че те са за превоз на **не повече** от 22 пътници, а предвид времетраенето на 1 курс по всяка от линиите, предмет на поръчката, неприемливо е автобусите да са за превоз предимно на **стоящи** пътници.

Ето защо поставеното условие не е дискриминационно, а е целесъобразно, продуктувано от обективна необходимост, и е постановено в съответствие с разпоредбите на ЗОП. Още повече, че всеки участник може да докаже съответствието си с изискванията за технически възможности, в т.ч. и въпросното условие, с възможностите на едно или повече трети лица, които може да бъдат посочените подизпълнители, свързани предприятия и други лица, независимо от правната връзка на участника с тях.

Настоящото разяснение се публикува в „Профил на купувача“ на възложителя и става част от документацията за участие в процедурата, като това обстоятелство следва да се прецизира от всички участници при подготовката и представянето на оферите за участие.

С уважение
ИНЖ. ИВАН ТОТЕВ
Кмет

ДШ/ГС/АД

