



Mýty a fakta výběru provozovatele městské MHD

Dne 20. září rada města rozhodla zadat veřejnou zakázku jediné společnosti, která podala ve výběrovém řízení nabídku, společnosti TRADO MAD s.r.o. Předběžné oznámení o veřejné zakázce bylo přitom řádně uveřejněno ve Věstníku veřejných zakázek již v polovině dubna roku 2015, vlastní zadávací řízení bylo zahájeno dne 17. května 2016 poté, co došlo ke schválení odůvodnění veřejné zakázky zastupitelstvem města a připomínkování zadávací dokumentace pracovní skupinou, do které byli přizváni zástupci všech politických stran zastupitelstva města. Administraci zajišťovala externí společnost.

Dne 3. října oslovil zastupitele města a média Spolek transparentní dopravy (STD) z Liberce, který zadávací řízení označil za „hrubě zmanipulované a šokující“. Vzhledem ke krajně naléhavému a místy až patetickému tónu dopisu STD chce radnice vyvrátit „mýty“ zaznívajících v dopise uvedením prostých faktů, na jejichž základě bude zřejmé, že žádná krádež století, ba ani senzace, se v Třebíči nekoná.

MÝTUS (STD): Radnice zadala do veřejné zakázky nereálnou hodnotu a mohla vzbudit u uchazečů dojem, že chce redukovat objem peněz na dopravu.

FAKT (město): Město stanovilo předpokládanou hodnotu na základě zkušeností vyplývajících z realizace předchozí smlouvy, tedy zcela v souladu se zákonem o veřejných zakázkách.

Nedílnou součástí zadávací dokumentace byl předpokládaný objem ujetých vozokilometrů za rok (tzv. výchozí rozsah služby) v objemu 910 tis. vozokm za rok, takže o redukci objemu dopravní obslužnosti nemůže být řeč a nikdo, kdo se byl jen zběžně seznámil se zadávací dokumentací, nemohl nabýt dojem, že město Třebíč bude redukovat rozsah služby a tedy i atraktivitu veřejné zakázky.

MÝTUS (STD): Radnice dala do zadávacích podmínek požadavky na velikost vozového parku, technické vybavení vozidel a na provozní prostory, které jiný dopravce nemá šanci v rekordně krátkém čase splnit.

FAKT (město): V zadávacích podmínkách byly uvedeny předpokládané ujeté kilometry, nikoli požadavek na počet autobusů. Dne 14. 7. 2016 bylo na profilu zadavatele uveřejněno na základě dotazu jednoho z uchazečů výslovné potvrzení, že zadavatel nestanovil minimální počet autobusů pro plnění veřejné zakázky a že toto rozhodnutí je ponecháno na dopravci.

Zadavatel k zakázce takto přistupoval právě z toho důvodu, aby neznevýhodnil dodavatele, který je díky svému know-how schopen zajišťovat službu v požadovaném rozsahu i s relativně nižším počtem vozů. Výše uvedené potvrzení lze stále nalézt na profilu zadavatele (https://zakazky.trebic.cz/contract_display_303.html) a lze se tedy jednoduše přesvědčit o tom, že STD uvádí zcela nepravdivé informace.

Ačkoli zadavatel mohl podle zákona požadovat, aby uchazeči prokázali již v průběhu zadávacího řízení, že mají smluvně zajištěny příslušné provozní prostředky k plnění zakázky, zadavatel žádnou takovou kvalifikaci v rámci výběrového řízení nevyžadoval. To si lze rovněž ověřit z textu zadávací dokumentace dostupné na profilu zadavatele. Jako jedinou technickou kvalifikaci zadavatel požadoval prokázat reference, jejichž objem byl zhruba poloviční oproti předpokládanému objemu plnění. Až ve smlouvě na plnění veřejné zakázky je stanoveno, v jak komfortních a bezpečných autobusech bude vybraný provozovatel povinen vozit pasažéry. Požadavky na technické vybavení vozidel a provozní prostory jsou přizpůsobeny dnešním trendům, požadavkům cestujících i připomínkám politických subjektů a zadány tak, aby autobusy splnily bezpečnostní kritéria a přiměřený komfort pro cestující.

Městu není známo jakékoli výběrové řízení, kde by zadavatel ponechal kvalitu a komfort vozidel na libovůli dopravce.

Pokud jde o „rekordně krátký termín“ pro podání nabídek, jde opět o nepravdivou informaci. Minimální lhůta pro podání nabídek ze zákona činila v daném případě 52 dnů. Jak již bylo uvedeno, předběžné oznámení bylo uveřejněno již v polovině dubna loňského roku, vlastní výběrové řízení bylo zahájeno v polovině května a lhůta pro podání nabídek uplynula 25. srpna 2016. Město tedy poskytlo uchazečům lhůtu pro podání nabídek dvakrát delší, než předpokládá zákon. Nicméně ani v nabídkách nebylo třeba dokládat vlastnictví autobusů nebo provozního zázemí, ani jakékoli jejich zasmluvnění. STD tedy ve skutečnosti městu vyčítá to, že si vůbec ve smlouvě po dopravci dovolilo požadovat určitou kvalitu vozového parku a určité technické zázemí. Podle této logiky by vlastně měl být diskriminační i závazný smluvní požadavek na zajišťování dopravní obslužnosti, neboť k němu je třeba angažovat řidiče a v tomto směru má stávající dopravce logicky také výhodu.

MÝTUS (STD): Požadavek na kryté stání autobusů je bizarní a vyhovuje pouze stávajícímu dopravci.

FAKT (město): Kryté stání nebylo v zadávacím řízení konkrétně specifikováno. Nelze tak dovozovat, že se musí jednat například o vytápěnou halu. Na území města existuje několik lokalit, kde lze krytá stání využít nebo vybudovat, a to s náklady nikterak neadekvátními objemu zakázky. Důvod tohoto požadavku je přitom zcela prozaický. Nelze akceptovat, aby v zimním období autobusy vyjížděly k výkonům se zamrzlými okny a zasněžené, což se v minulosti stávalo a bylo předmětem stížností cestujících. Pouze pro úplnost lze uvést, že ačkoli uchazeči měli cca 100 dní na dotazy k této podmínce nebo vznesení formálních námitek, k ničemu takovému nedošlo. Zákon přitom dává komukoli, kdo má skutečný zájem o zakázku a cítí se podmínkami znevýhodněn, možnost podat zadavateli námítky. V daném výběrovém řízení zadavatel neobdržel ani jedinou. To do značné míry relativizuje váhu zmínek o „divných podmínkách“ v médiích.

MÝTUS (STD): Město si nechalo nabídnout naprosto nepřijatelně vysokou cenu a přistoupilo tím na drastický nárůst cen veřejné dopravy. Městskému rozpočtu tak hrozí škoda v řádech desítek až stovek milionů korun.

FAKT (město): V transparentním výběrovém řízení, kde nebyla ze strany dodavatelů podána jediná námítka, byla podána pouze jedna nabídka. Nabídková cena byla odpovědně analyzována se závěrem, že není nepřiměřeně vysoká. Předpokládaný nárůst ročních nákladů (po odečtení tržeb) proti současnosti – roku 2016 – je zhruba + 3 mil. korun, což v rozborech předložené nabídky odpovídá navýšení podílu na mzdy řidičů o 2,66 Kč na kilometr.

Město Třebíč má ze zákona povinnost zajistit dopravní obslužnost ve svém územním obvodu. STD ve svém dopise bohužel nezmiňuje, co by mělo město dělat po případném zrušení zadávacího řízení po 1. lednu 2017. Zadat zakázku bez výběrového řízení? Je obecně známo, že právě takovýto krok bývá nejčastěji předmětem napadení a šetření ze strany příslušných orgánů. I pokud by zadavatel byl schopen zrušení zakázky před těmito orgány obhájit, je třeba se ptát, kdo by v dané situaci v roce 2017 zajišťoval dopravní obslužnost a za jakých podmínek. Zástupci města bohužel musí řešit i tento rébus a nemohou si, na rozdíl od STD, dovolit pouze jednostrannou kritiku bez domýšlení všech důsledků pro obyvatele města a přilehlých obcí.

(Pozn. red. Stanovisko Města Třebíče není podepsáno, ani není uveden autor. Náhoda, opomnění?)