



Paziņojums medijiem
Pirmdiena, 2011.gada 4.aprīlis

Asociācija: Policijas automašīnu iepirkuma neadekvātās prasības ir valsts – nodokļu maksātāju līdzekļu izšķērdēšana!

Iekšlietu ministrijas Nodrošinājuma valsts aģentūras (NVA) izsludinātā iepirkuma – par transportlīdzekļu nomu uz 5 gadiem Valsts policijas vajadzībām – prasības pēc būtības daudzos uzstādītajos kritērijos ir pretrunā ar Latvijas valsts un nodokļu maksātāju interesēm, klaji ierobežojot konkurenci un nenodrošinot optimālu finansējuma izlietojumu.

„Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācijas” (LPAA) valdes priekšsēdētājs Viktors Kulbergs uzsver: „Būtu tikai atbalstāma vēlme maksimāli samazināt valsts finansiālo risku iepirkumos, bet ir pilnībā nesaprotami no valsts iestādes puses izvirzīt prasības, kuras mākslīgi sadārdzina iepirkumu un rada situāciju, kad potenciālo pretendentu skaits tiek atsijāts līdz vienam (dažās iepirkuma specifikācijas grupās – pat līdz „0”) potenciālam auto modelim,, kas rada loģiskas aizdomas, ka iepirkums tiek organizēts kādas šauras personu grupas interesēs.

Iepirkuma īpaši samāksloto tehnisko parametru un vērtējamo kritēriju neprofesionāla sadalījuma rezultātā Latvijas nodokļu maksātājiem nākamajos 5 gados nāksies pārmaksāt vismaz 10% līdz 20% no aptuvenās vismaz 10 miljonu latu iepirkuma summas (ja tiks iepirkts minimālais automašīnu skaits 689), t.i., liekus 1-2 miljonus latu.”

Kā piemēru LPAA var minēt nodokļu maksātājiem ekonomiski neizdevīgo NVA vēlmi iepirkt nomā ne tikai automašīnas vērtību, bet arī tādas mainīgās ekspluatācijas izmaksas kā riepas, remontdarbus, apdrošināšanu, apkopes, kā arī šo izdevumu pozīciju nākotnes izmaksu pieauguma riskus, pie tam, visiem šiem maksājumiem pierēķinot finansējuma interešu %-tu cenu. Tas valstij izmaksās ievērojami dārgāk. Pieprasot, lai cenā iekļauj tik neprognozējamas izmaksas arī kā OCTA, nozīmē papildus risku piedāvātāja pusē, kas neapšaubāmi ievērojami sadārdzina piedāvājuma cenu.

Prasība noteikt automašīnu „atlikušo vērtību” nomas iepirkumā vispār nevar tikt

vērtēta, jo tas nav līzinga iepirkums un tikai nevajadzīgi sadārdzina piedāvājumu. Šādai prasībai var būt vienīgi savtīga motivācija – saglabāt atsevišķas automašīnas 5 gadus nelietotas, lai bilancē tām tiek noamortizēta vērtība līdz simboliskam minimumam, un tad lēti nopirkt vai „labi” pārdot caur „starpniecības shēmu”.

Nesamērīgi daudz – 80% līdz 85% vērtējuma punktu tiek piešķirti par piedāvājuma cenu, kas kontekstā ar klaju konkurentu loka „nofiltrēšanu” caur subjektīvi un tendenciozi uzstādītām tehniskajām prasībām, ļauj netieši nojaust iepirkuma scenāriju ar vienīgo atbilstošo, bet dārgāko piedāvājumu. Arī par šo „kļūdu” nāksies maksāt nodokļu maksātājiem. Kā „melnā humora” piemērs ir minams Konkursa nolikumā vispār nedefinētais „papildus tehniskais aprīkojums”, kas tiek vērtēts ar 3% no vērtējuma punktiem, tajā pat laikā servisa tīkla pieejamība visā Latvijas teritorijā netiek vērtēta.

V.Kulbergs norāda, ka „ņemot vērā, ka jaunu automašīnu piegādātāji, kuri būtu ieinteresēti piedalīties šajā valsts pasūtījumā, pārstāv ap 50 zīmolus, par konkurētspējas trūkumu nevar runāt. Šoreiz no valsts iestādes puses ir acīmredzama vēlme mākslīgi kardināli ierobežot konkurentu skaitu, dažās iepirkuma sadaļās konkurenci izslēdzot vispār.

LCAA speciālisti ir aizpildījuši visas iepirkuma tehniskās specifikācijas prasības ar Latvijā piedāvāto auto marku tehniskajiem datiem, iegūstot pārsteidzošu kopainu – tikai daži, atsevišķu marku modeļi spēj „iziet cauri” šim „filtram” un nominēties par Konkursa vērtējuma dalībniekiem. Saskaņā ar mūsu veikto datu implikāciju un analīzi, ir sadaļas, kurās ir izvirzīti tik absurdi kritēriji, kuriem neatbilst neviens no tirgū pieejamajiem auto modeļiem – Konkursa autori ir pārcentušies. Secinājums – šajās iepirkuma sadaļās piedāvājumu nebūs un, neizmainot Konkursa noteikumus, iepirkumu nevarēs veikt.

Dīvainie automašīnu dzinēju tilpumu minimuma ierobežojumi, kontekstā ar minimālās jaudas prasībām un maksimālo CO2 izmešu ierobežojumu, ir pilnīgi neloģiski. Pasūtītājs, ierobežojot minimālo dzinēja darba tilpuma izmērus, „vakardienas manierē” itkā mēģinot panākt piedāvājumos lielāku dzinēja jaudu, ir netiešā veidā palielinājis nepieciešamo degvielas patēriņu. Līdz ar to, pretendents, kurš varētu piedāvāt modernākas automašīnas (maza tilpuma jaudīgi dzinēji ar turbopūti) un ar vairāk zirgspēkiem arī ar mazāku mašīnu svaru un ar zemāku degvielas patēriņu, konkursā piedāvājumu nemaz nevar iesniegt, jo automašīnas dzinēja darba tilpums ir daudz mazāks par specifikācijā minēto minimumu. Mākslīgi tiek „atsijāti” tirgus līderu moderno automašīnu modeļi, jo to dzinēju tilpums ir par mazu. Valsts „zaļās filozofijas” uzstādījuma šajā iepirkumā vispār nav – būtu jādominē prasībai piedāvāt automašīnas ar mazāka tilpuma dzinējiem, līdz ar to – mazākiem gabarītiem un kopējo svaru, t.i., ar mazāk CO2 izmešiem. CO2 izmešu līmeņa ierobežojumi ir izvirzīti tikpat nekoncekventi kā degvielas patēriņa un minimālie gabarītu kritēriji.”

„LPAA savas darbības 17 gados ir uzkrājusi ievērojamu pieredzi darbā ar automašīnu iepirkumu konkursiem – to vērtēšanu, sagatavošanu un norisi. Mūsu rīcībā ir Latvijā profesionālākie speciālisti ar milzīgu ekspertu zināšanu potenciālu, lai palīdzētu pasūtītājam profesionāli sagatavot ilgtermiņā izdevīgākos iepirkumu noteikumus. Mūsuprāt, valsts iestāžu lielākā kļūda iepirkumu organizēšanā tiek pieļauta nevēlēšanās sadarboties ar nozares organizācijām. Sadarbība ar nozaru ekspertiem tikai palielinātu iepirkumu procedūru atklātumu, samazinot jebkādas „interesu” draudus un ļautu ietaupīt miljoniem latu. Tādejādi, nodrošinot veselīgu konkurenci, panākot visiem saprotamu un taisnīgu attieksmi un, izvērtējot visu ieinteresēto pušu argumentus, arī resursu izlietojums un sadalījums būtu daudz efektīvāks” uzsver V.Kulbergs. Diemžēl šī iepirkumu Konkursa autori ir darbojušies pilnībā uz savu roku...

Sagatavoja:
“Latvijas Pilnvaroto autotirgotāju asociācija”
www.lpaa.lv

Viktors Kulbergs
LPAA Valdes priekšsēdētājs

Zane Rone, 67529979