



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej,
Sp. z o.o. w Gliwicach
ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice

Gliwice, 01 czerwca 2020 r.

**Do Wykonawców
ubiegających się o udzielenie zamówienia**

PKM DT/ TT / 2011 / 2020

dot.: Dostawa dziesięciu fabrycznie nowych elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej wraz z infrastrukturą ładowania w 2021 roku dla PKM, Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach - sprawa nr PN/UZP/TT/1/2020

Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (zwanej dalej SIWZ), które wpłynęły od Wykonawców:

Pytanie nr 282:

Zmawiający w punkcie 21.3.4 załącznika nr 1 i nr 2 do umowy pisze:

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, Sp. z o. o. w Gliwicach ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice
tel. (0...32) 3304 600; fax (0...32) 3304 601; e-mail: info@pkm-gliwice.com.pl; www.pkm-gliwice.com.pl

NIP 631-21-25-476 kapitał zakładowy 43 714 500 zł

Numer KRS 0000102832 Krajowego Rejestru Sądowego Rejestru Przedsiębiorców - Sąd Rejonowy w Gliwicach,
X Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

21.3.4 urządzenie musi być wyposażone w dwie zewnętrzne anteny GSM przystosowane do pracy w warunkach technologii LTE/HSPA+/UMTS i/lub wyjście na dodatkową antenę zewnętrzną GSM (antena GSM w komplecie z modemem);

Standardowo do routera dołączane są dwie anteny typu stick. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie zastosowania jednej anteny zewnętrznej z 5m przewodem podłączana do jednego gniazda LTE/GSM i jednej anteny typu stick podłączanej do drugiego gniazda LTE/GSM ?

Wykorzystanie dwóch gniazd GSM/Mobile potrzebne jest tylko w niektórych branżach, np. jeśli pomiędzy dwoma antenami z 5 m kablem jest ściana. W przypadku autobusu, najczęściej nie ma takiej potrzeby.

Odpowiedź nr 282:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie w postaci zastosowania jednej anteny zewnętrznej, z przewodem o długości ok 5 m, podłączonej do jednego gniazda LTE/GSM i jednej anteny typu stick podłączanej do drugiego gniazda LTE/GSM (**zmiana nr 78**).

Pytanie nr 283:

Punkt 3 „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” - podpunkt 3.1.7:

W związku z wyborem przez Zamawiającego pantografu odwróconego sugerujemy, aby komunikacja bazowała na standardzie OppCharge, jedyne uznane na świecie standardu opisującego komunikację w ładowarkach z wykorzystaniem odwróconego złącza pantografowego. Wskazujemy jednocześnie, że standard OppCharge bazuje na ISO 15118 (wersji DIS).

Prosimy o poprawę zapisu na:

"Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardem OppCharge - dla złącza pantografowego"

Odpowiedź nr 283:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 284:

W kontekście powyżej sformułowanych wniosków **dotyczących wzoru umowy**, pragniemy zwrócić uwagę, że powodem opracowania nowej ustawy z dnia 13 września 2019 roku Pzp. jest – jak wskazano w uzasadnieniu ustawy jest najwięcej **najdalej idących zmian w obszarze umowy o zamówienie publiczne**. I tak w nowej ustawie realizowane są m.in. te cele w zakresie:

1. *ograniczenia zbyt jednostronnego kształtowania postanowień umów przez zamawiających, czy też nadmiernie restrykcyjnych i nieproporcjonalnych do rodzaju i wartości zamówienia publicznego zapisów umownych,*
2. *zwiększenia przejrzystości regulacji dotyczących umów.*

W nowym Pzp. przewidziany został także **katalog klauzul niedozwolonych, i tak zgodnie z tym postanowienia umowy nie mogą zatem przewidywać:**

1. *odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia (zamawiający w sposób niedozwolony przewidują odpowiedzialność za kwalifikowaną formę opóźnienia, czyli zwłokę wykonawcy),*
2. *naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy **niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem** (niezgodne z ustawą będą zatem kary umowne za działania zupełnie niezwiązane z przedmiotem umowy),*
3. *odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający,*

Ustawodawca wprowadził także katalog obowiązkowych zapisów umownych

— **łączną maksymalną wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony.**

W kontekście tych regulacji warto zwrócić uwagę, że **już teraz organy kontrolne i UZP** - nie tylko rekomendują rozwiązania jak przywołane powyżej z nowej ustawy Pzp, **co kwestionują ich brak** w zawieranych obecnie umowach, **w szczególności w przypadku wykorzystania środków unijnych** ma to dla beneficjenta ogromne znacznie w kontekście oceny realizacji postępowania przez jednostkę kontrolną Instytucji Zarządzającej.

Zamawiający może, a czasem ma wręcz obowiązek dokonania autokorekty własnych czynności. Granice takiego działania są wyznaczone przez Pzp, w tym w szczególności w oparciu o art. 38 ust. 1 i 4 ustawy Pzp.

W świetle powyższego i uzasadnienia w treści wniosków wnosimy o wyjaśnienia i uzasadnione zmiany siwz.

Odpowiedź nr 284:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Wykonawca odwołuje się do przepisów, które wejdą w życie z dniem 01.01.2021 roku, w związku z tym nie mają zastosowania dla przedmiotowego postępowania.

Pytanie nr 285:

Zwracamy się o także o uzasadnione w tej sytuacji przedłużenie terminu na złożenie ofert do dnia 5 czerwca 2020 r. – z uwagi na dużą objętość i znaczną ilość szczegółowych postanowień w SIWZ oraz – z pewnością – znaczną ilość pytań, konieczne będzie przygotowanie oferty dostosowanej do udzielonych odpowiedzi, co realnie będzie utrudnione i obarczone dużym ryzykiem popełnienia błędu. Pragniemy zwrócić uwagę, że art. 38 ust.6 ustawy Pzp. w tym przypadku do takiego przedłużenia składania ofert kategoriycznie obliguje.

Odpowiedź nr 285:

Wyjaśnienie zawarto w odpowiedzi nr 123 i 281.

Pytanie nr 286:

Pkt 12.12 i 12.13 zał. nr 1 i 2 do umowy oraz pkt 14.2.2. SIWZ - Kryterium T9 i T11 (dla obu typów pojazdów):

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, Sp. z o. o. w Gliwicach ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice
tel. (0...32) 3304 600; fax (0...32) 3304 601; e-mail: info@pkm-gliwice.com.pl; www.pkm-gliwice.com.pl

NIP 631-21-25-476

kapitał zakładowy 43 714 500 zł

Numer KRS 0000102832 Krajowego Rejestru Sądowego Rejestru Przedsiębiorców - Sąd Rejonowy w Gliwicach,

X Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Wnosimy o dopuszczenie, na etapie składania oraz badania oceny ofert, złożenia - jako równoważnych z certyfikatami homologacji w zakresie: niepalności zgodnie z Reg 118 EKG ONZ oraz zakresu ochrony osób w kabinie kierowcy na podstawie Reg 29 EKG ONZ – oświadczeń potwierdzających spełnienie ww. wymogów oraz dostarczenia certyfikatów homologacji przed dostawą pojazdów.

Uzasadnienie zmiany

Podobną formułę Zamawiający przyjął w przypadku Kryterium E- Ekologia - oceny technicznej na podstawie zużycia energii wg testu E-SORT (lub oświadczenia) – zgodnie z pkt 6.5.3. SIWZ).

Będąc jednym ze światowych liderów w dostarczaniu środków transportu, produkujemy pojazdy w maksymalnym stopniu spełniające zarówno wymogi bezpieczeństwa i trwałości konstrukcji, jak i niepalności elementów wyposażenia.

Z uwagi na ściśle zaplanowany harmonogram prac homologacyjnych ww. certyfikaty zostaną uzyskane w określonych terminach. Z uwagi na przesunięcia terminów, spowodowane COVID-19, dostarczenie ich przed terminem dostawy pojazdów Zamawiającemu jest terminem realnym i bezpiecznym.

Mając na uwadze powyższe, wnosimy o stosowną modyfikację ww. punktów oraz Td9, Td11, Tt9 i Tt11 kryteriów oceny technicznej w SIWZ.

Odpowiedź nr 286:

Zamawiający wyraża zgodę. Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 79**).

Pytanie nr 287

Pkt 14.2.2. Kryterium Td8 i Tt8 „*Ilość czynnika chłodniczego w układzie systemu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy:*”

Wniosek

Wnosimy o zwiększenie ilości czynnika podlegającej maksymalnej punktacji do poziomów:

- dla Td8 – do 6 kg włączenie
- dla Tt8 – do 11 kg włączenie

Względnie – o wykreślenie ww. kryterium

Uzasadnienie wniosku

Wg powszechnie obowiązującej wiedzy na rynku jedynie bardzo nieliczna grupa producentów urządzeń klimatyzacyjnych jest w stanie zaoferować tak wyśrubowane, niskie parametry w zakresie ilości czynnika chłodniczego w układzie.

Zdecydowana większość oferowanych na rynku urządzeń do tak dużych autobusów, ze względu na konieczność spełnienia trudnych warunków w zakresie zapewnienia komfortu podróży pasażerów, wymaga do prawidłowego funkcjonowania nieco większej ilości czynnika.

Zwłaszcza dotyczy to urządzeń z tzw „ pompą ciepła”, które są z powodzeniem stosowane w autobusach elektrycznych, z powodu znacznej oszczędności energii potrzebnej na schłodzenie lub ogrzanie pojazdu.

Układ chłodzenia i ogrzewania w autobusie zeroemisyjnym jest elementem szczegółowo dopracowanym technicznie i podlegającym wieloletnim testom przed wprowadzeniem do eksploatacji. Szczególnie istotnym elementem, brany pod uwagę oprócz niezawodności systemu w różnych warunkach atmosferycznych, jest ENERGOOSZCZĘDNOŚĆ układu.

Im mniej energii zużyje pojazd na ogrzanie lub schłodzenie wnętrza, tym więcej energii zachowa na jazdę, co ma wpływ na zwiększenie jego -ograniczonego pojemnością baterii- zasięgu.

Biorąc pod uwagę powyższe, dla wiodącego światowego producenta pojazdów niskoemisyjnych jakim jest VBC, niemożliwą jest, chcąc wyrównać stratę na punktach w kryterium technicznym, zmiana dostawcy i modelu klimatyzacji na model preferowany przez Zamawiającego.

Wiązałoby się to w tak krótkim czasie z ryzykiem utraty niezawodności przez układ i zachwianiem gospodarki energetycznej autobusu.

Ponadto pragniemy zwrócić uwagę na fakt, iż Zamawiający wymaga, aby oferent, w ramach udzielonej gwarancji, pokrywał wszelkie koszty związane z naprawą, serwisowaniem i obsługą wszystkich urządzeń pojazdu, w tym systemu klimatyzacji (zał. Nr 5 do Umowy, pkt 26).

W związku z tym całość kosztów związanych z zakupem czynnika chłodniczego w dość długim okresie gwarancji ponosi dostawca i to po jego stronie jest ryzyko nabycia i dostarczenia odpowiedniej ilości czynnika w odpowiedniej cenie, co przełoży się na łączny koszt obsługi pojazdu, a w konsekwencji – na

cenę wykonania zamówienia, pozwalając na złożenie najkorzystniejszej oferty w niniejszym postępowaniu. .

Co więcej – Zamawiający zastosował jako jedno z kryteriów w Kryterium G- Warunki gwarancji i serwisu:

„Kryterium G7 = Wydłużony (10 letni) okres gwarancji na „System klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy”, obejmujący:

- wszystkie elementy systemu,*
- czynności kontrolne, obsługowe, naprawcze i legalizacyjne oraz materiały eksploatacyjne (filtry, oleje, **czynniki chłodnicze** itp.)”*

Istnieje zatem prawdopodobieństwo, że wykonawcy zaoferują wydłużony okres gwarancji na system, obejmujący zakup i dostawę w tym okresie również czynnika chłodniczego.

Tak więc Zamawiający ograniczył do minimum własne ryzyko biznesowe związane z zakupem czynnika chłodniczego. Ryzyko to jest po stronie oferenta. Oferent z kolei ma obowiązek oprócz zaoferowania najtańszego możliwie przedmiotu zamówienia, zapewnić jego bezawaryjną eksploatację i wymagane minimalne zasięgi pracy bez doładowania baterii.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty kryterium Td8 i Tt8 uznać należy za nadmiernie wygórowane. Stąd wnosimy jak na wstępie.

Podsumowanie

W wyroku z 22.07.2019r., sygn. akt: KIO 1271/19, że: "(...)Izba wskazała, iż ustalone przez zamawiającego kryteria pozacenowe winny być uzasadnione nie tylko z punktu widzenia preferencji zamawiającego, ale także jego uzasadnionych potrzeb.

Wybór wyżej wymienionych kryteriów oceny ofert w przedmiotowym postępowaniu - został dokonany w sposób powodujący niczym nieuzasadnione preferencje wyboru ograniczonej grupy wykonawców, nie wpływając jednocześnie pozytywnie na jakość realizowanego przedmiotu zamówienia, co udowodniono powyżej.

Biorąc pod uwagę powyższą argumentację, wnosimy o uzasadnione zmiany SIWZ.

Odpowiedź nr 287

Zamawiający wyraża zgodę na zwiększenie ilości czynnika chłodniczego w układzie systemu klimatyzacji podlegającej maksymalnej punktacji do zaproponowanych wartości.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 80**).

Pytanie nr 288

Pkt 14.2.2. kryterium Td4 i Tt4:

Wniosek:

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego i wykreślenie tego kryterium z oceny techniczno-eksploatacyjnej.

Uzasadnienie:

Zastosowanie przez nas celowo szyby czołowej niedzielonej, tzw. „panoramicznej”, miało na celu poprawę widoczności przez tę szybę co ma wpływ na bezpieczeństwo pasażerów.

Zastosowanie dzielenia poprzecznego w sposób znaczący pogarsza widoczność, jaką kierowca ma przez szybę czołową, a ten argument ten jest priorytetowy. Żadna argumentacja ekonomiczna nie może go w tym przypadku kwestionować.

Rozumiemy, że Zamawiający, preferując szybę czołową złożoną z 3 dzielonych elementów, kierował się kryterium ekonomicznym, z doświadczenia znając ceny różnych rodzajów szyb. Cena nabycia na rynku 1 elementu szyby (np. lewej połówki) może być korzystniejsza, niż cena całej, „panoramicznej” szyby.

Jednakże Zamawiający, stosując w dalszej części oceny ofert kryterium K- ceny wybranych części zamiennych, wymaga w pkt F1 i F2 formularza podania ceny szyby/zespołu szyb przednich jako jednego z elementów pakietu części.

W tym kontekście wskazujemy na sprzeczność obu parametrów. *Koszt wymiany (1 duża szyba)*

Zamawiający ma zapewnioną gwarantowaną, stałą cenę ww. szyby czołowej przez okres 10 lat. W tej sytuacji przyznawanie dodatkowych punktów dla konkretnie wybranego elementu kompletacji autobus, dodatkowo punktowanego w pakiecie części zamiennych, jest zdaniem Wykonawcy niesprawiedliwym

preferowaniem konkretnie wybranego rozwiązania, posiadanego przez bardzo ograniczoną liczbę oferentów autobusów elektrycznych.

Zastosowanie 1 elementu zamiast 3 zmniejsza ilość części zamiennych do autobusów, co poprawia logistykę posprzedażną i z tego punktu widzenia jest rozwiązaniem korzystniejszym dla Zamawiającego.

Ponadto zastosowanie 1 szyby w miejsce 3 oddzielnych jest też rozwiązaniem dużo bardziej estetycznym z punktu widzenia wyglądu autobusu.

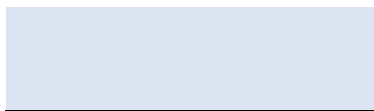
Biorąc pod uwagę powyższe argumenty wnioskujemy jak na wstępie.

Odpowiedź nr 288:

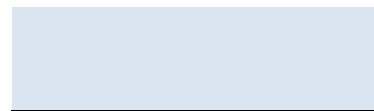
Zamawiający wyraża zgodę, w związku z czym wykreśla się kryterium T_{D4} , zmniejszając o 2 punkty (tj. do wartości 0) ilość punktów przydzielonych do tej kategorii w ramach Oceny techniczno-eksploatacyjnej autobusu dwuosioowego oraz wykreśla się kryterium T_{T4} , zmniejszając o 2 punkty (tj. do wartości 0) ilość punktów przydzielonych do tej kategorii w ramach Oceny techniczno-eksploatacyjnej autobusu trzyosioowego.

Jednocześnie zwiększa się o 2 punkty (tj. do wartości 26 punktów) ilość punktów przydzielonych w ramach kryterium T_{D2} w ramach Oceny techniczno-eksploatacyjnej autobusu dwuosioowego oraz zwiększa się o 2 punkty (tj. do wartości 26 punktów) ilość punktów przydzielonych w ramach kryterium T_{T2} w ramach Oceny techniczno-eksploatacyjnej autobusu trzyosioowego.

Zamawiający wprowadzi odpowiednie zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 81**).



Prezes Zarządu



Wiceprezes Zarządu