

PKM Spółka z o.o.

zarejestrowana
w Sądzie Rejonowym
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem
KRS: 0000058568

Kapitał zakładowy spółki:
37 908 000,00 zł

Zarząd:

Prezes
mgr Marek Piłkuła

Członek Zarządu
Główny Księgowy
mgr Dorota Nowak

Konto:
ING Bank Śląski S.A.
w Katowicach
Oddział w Sosnowcu
46 1050 1142 1000
0022 6439 4442

Oddziały:

41-219 Sosnowiec
ul. Lenartowicza 73
tel. 32 263 50 16
tel./fax 32 292 74 45

41-303 Dąbrowa Górnicza
Al. Piłsudskiego 60
tel./fax 32 264 20 33
tel. 32 264 20 44
tel. 32 264 20 55



Rzeczpospolita
Polska



cupt
CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Sosnowiec, dnia 22.05.2020 r.

Wykonawcy pobierający SIWZ

PKM/ZS/ZZ/ 1494 /2020

dotyczy: postępowania przetargowego na dostawy fabrycznie nowych autobusów, które zostaną zakupione w ramach projektu : „Czyste niebo nad Zagłębiem – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania”, nr sprawy: U/PN/2020/02/1

Do Zamawiającego wpłynęły prośby o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w n/w brzmieniu:

„WNIOSEK DOTYCZĄCY POSTANOWIEŃ SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (podstawa prawna art. 38 ust. 1 Pzp.) I ZARAZEM INFORMACJA O NIEPRAWIDŁOWOŚCIACH

Szanowni Państwo, niniejszym działając w imieniu i na rzecz (...) oraz mając na względzie ogłoszenie i specyfikację istotnych warunków zamówienia; dalej s.i.w.z., dotyczącą przedmiotowego postępowania – składał wniosek o wyjaśnienie i zmianę siwz, ponadto stwierdzam, że kryteria oceny ofert zawarte w powołanej s.i.w.z. naruszają przepisy art. 7 ust. 1, art. 29 ust.1 i 3 ustawy Pzp. oraz art. 91 ust.1 Ustawy Prawo zamówień publicznych z późn. zm. dalej: Ustawa pzp.

Konsekwencją wadliwych kryteriów oceny ofert oraz blokującego lub niejasnego opisu przedmiotu zamówienia jest doprowadzenie do sytuacji - wyboru oferty wcale nie najkorzystniejszej. Wykonawca (...) po uzasadnionej zmianie siwz mógłby bowiem złożyć dobrą, korzystną ekonomicznie ofertę, odpowiadającą rzeczywistym potrzebom Zamawiającego – w związku z realizacją takiego projektu, której treść odpowiadałaby treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia i na podstawie prawidłowo określonych kryteriów oceny ofert możliwy byłby wybór jego oferty jako najkorzystniejszej.

W oparciu o powyższe, działając na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy Pzp. składał wniosek dotyczący postanowień s.i.w.z.

I. Wnioski dotyczące wzoru umowy:

1. Wnosimy o wykreślenie postanowienia §3 ust. 6 Wzoru Umowy. Postanowienie to przenosi ryzyko wynikające z wystąpienia Siły Wyższej za jaką należy uważać akty władzy, w tym zmiany prawa.

W ocenie (...) „, postanowienie tego typu narusza w sposób rażący zasadę równowagi Stron oraz przenosi pełne ryzyko zmian prawa na Wykonawcę co jest niedopuszczalne.

2. Wnosimy o zmianę postanowienia §4 pkt 3) Umowy poprzez dopuszczenie dostarczenia dokumentacji technicznej i katalogu części zamiennych w wersji papierowej i elektronicznej lub tylko w wersji elektronicznej i/lub on-line. Pracując w dobie postępującego i bardzo szybkiego rozwoju technologii informatycznych oraz starając się chronić środowisko naturalne, unikamy drukowania dokumentacji technicznej wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Dokumentacja techniczna, przekazywana w ramach realizacji Umowy jest niezwykle obszerna – kilkadziesiąt tysięcy stron. Przygotowanie dokumentacji w wersji papierowej, która z uwagi na szerokorozumianą ochronę środowiska (papier, toner, energia elektryczna, etc.) w ogóle nie funkcjonuje w sieci serwisowej Wykonawcy, generuje dodatkowe koszty, które wpływają na cenę oferty. Tak przygotowana dokumentacja jest aktualna tylko w momencie wydruku, natomiast dokumentacja w wersji elektronicznej on line jest aktualizowana na bieżąco. Jednocześnie Zamawiający zamierza obciążać Wykonawcę karami w przypadku znalezienia błędów w dokumentacji.

Na swoich stronach UZP mówi o Zielonych Zamówieniach Publicznych, które stanowią proces, w ramach którego instytucje publiczne starają się uzyskać towary, usługi i roboty budowlane, których oddziaływanie na środowisko w trakcie ich cyklu życia jest mniejsze w porównaniu do towarów, usług i robót budowlanych o identycznym przeznaczeniu, jakie zostałyby zamówione w innym przypadku – w co w 100% wpisują się autobusy elektryczne. Dodać należy, że postępowanie jest prowadzone z zamiarem przekazania opinii publicznej, że Zamawiający kieruje się w swoim postępowaniu dbałością o środowisko. Wymóg wydrukowania obszernej dokumentacji w wersji papierowej i w trzech egzemplarzach, w momencie kiedy jest ona dostępna i bardziej funkcjonalna dla Zamawiającego w formie elektronicznej, z dbałością o środowisko naturalne natomiast nie ma nic wspólnego. W szczególności w kontekście celów programowych tego źródła finansowania projektu wydaje się, że jest to bezdyskusyjne.

Tytuł zamówienia "Czyste niebo nad Zagłębiem (...)" bardzo do poprawnych ekologicznie działań Zamawiającego obliguje.

3. Wnosimy o wprowadzenie limitu czasowego odpowiedzialności z tytułu gwarancji na urządzenia, odpowiedzialne za zarządzanie pracą elektrycznego układu napędowego opisanej §5 ust. 1 pkt 1 lit c). Limit czasowy może odpowiadać długości gwarancji całopojazdowej lub też wynosić 5 lat, jednak z uwagi na fakt, że trwałość elementów układu napędowego zależna jest od sposobu eksploatacji, istotne z technicznego punktu widzenia jest, w jakim okresie autobus osiągnie zakładany przebieg.
4. Wnosimy o zmianę postanowienia §5 ust. 3 lit e) Wzoru Umowy poprzez skrócenie limitu przebiegu oraz limitu trwałości uznawanego jako normalne zużycie opon. W istocie postanowienie to – pod pozorem wyłączenia odpowiedzialności z tytułu gwarancji – wprowadza tę odpowiedzialność w okresie 3 lat lub do przebiegu aż 200 000 km. Opony, jako produkt ulegający zużyciu, także w zależności od warunków atmosferycznych, nie powinny mieć zagwarantowanej tak znacznej trwałości. Proponujemy zrównanie okresów uznawanych za „normalny czas zużycia” z bezpiecznikami, żarówkami, etc., tj. 18 miesięcy lub 120 000 km.

5. Wnosimy o zmianę postanowień §9 ust. 1 pkt 1) i pkt 2) w ten sposób, że w miejsce słowa „opóźnienia” zostanie wprowadzone słowo „zwłoki”. Wykonawca powinien ponosić odpowiedzialność wyłącznie za zawinione przekroczenie terminu realizacji umowy, czyli za zwłokę.
6. Prosimy o potwierdzenie, że limit kar umownych przewidziany w §9 ust. 1 pkt 7) obejmuje także kary umowne nakładane na podstawie Karty Obsługi Serwisowej – do takiego wniosku prowadzi lektura punktu 5) powyżej jednak nie jest to wyraźnie sprecyzowane.
7. W §12 Umowy należy wskazać, że Umowa może ulec zmianie także w przypadku zmiany prawa, skutkującej koniecznością zmiany specyfikacji technicznej Przedmiotu Umowy. W naszej ocenie zmiana taka powinna być konsekwencją wykreślenia ust. 6 w paragrafie 3 Umowy.
8. Dodatkowo wnosimy o sprecyzowanie postanowień Karty Obsługi Serwisowej Autobusów, §4 ust 3 poprzez dodanie słowa „istotne” w punktach 3), 6) i 8) Literalna interpretacja tego postanowienia – którą może i zapewne będzie stosować Zamawiający – skutkować może uznaniem, że autobus nie może wykonywać przewozu w dzień, np. w przypadku awarii żarówki oświetlającej kabinę kierowcy lub też w przypadku awarii jednego z kilku kasowników. Ponadto zasadny jest wniosek o wykreślenie postanowienia pkt 9) w całości – nie sposób bowiem na poważnie uznać, że awaria kontroli trzeźwości kierowcy skutkować powinna wyłączeniem autobusu z eksploatacji.
W kontekście powyżej sformułowanych wniosków dotyczących wzoru umowy, pragniemy zwrócić uwagę, że powodem opracowania nowej ustawy z dnia 13 września 2019 roku Pzp – jak wskazano w uzasadnieniu ustawy - jest wprowadzenie jak najwięcej najdalej idących zmian w obszarze umowy o zamówienie publiczne. I tak w nowej ustawie realizowane są m.in. te cele w zakresie:
 - I. ograniczenia zbyt jednostronnego kształtowania postanowień umów przez zamawiających,
czy też nadmiernie restrykcyjnych i nieproporcjonalnych do rodzaju i wartości zamówienia publicznego zapisów umownych,
 - II. 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:

- I. 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),
- II. 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),
- III. 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 znaczenie w kontekście oceny realizacji postępowania przez jednostkę kontrolną Instytucji Zarządzającej.

Tym bardziej nasze wnioski uważamy za zasadne.

Zamawiający ma możliwość kontrolowania swoich czynności i w razie wątpliwości (czy to na skutek własnych przemyśleń, czy też powiadomienia przez wykonawcę), może wycofać się z podjętej decyzji i powtórzyć daną czynność.

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 w zakresie wzoru umowy.

II. Wnioski o wyjaśnienie i zmiany siwz w zakresie przedmiotu zamówienia:

Pytania do opisu specyfikacji pojazdów (załączniki 10.1. i 10.2):

1. dot. pkt. 7.2.c „Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i metody jego ładowania” – prosimy o wyjaśnienie, jaka intencja przyświecała Zamawiającemu przy wprowadzeniu wymagania dotyczącego minimalnej ilości cykli ładowania magazynu energii, po osiągnięciu której pojemność energetyczna magazynu energii nie może być mniejsza niż 80% wartości początkowej, jeżeli jednocześnie wymaga udzielenia gwarancji 5 letniej na magazyn energii i zapewnienia w tym okresie poziomu energii nie mniej niż 80% wartości początkowej.
2. dot. pkt 7.2.e „Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i metody jego ładowania” – prosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób mają działać i w jakich sytuacjach mają być używane, wymagane przez Zamawiającego co najmniej 3 wyłączniki bezpieczeństwa?
3. dot. pkt. 7.3.b „Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i metody jego ładowania” – prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający opisując sposób przeliczania wymaganych czasów ładowania miał na myśli jednostkę energii kWh zamiast kW (jednostka mocy).
4. dot. pkt. 7.3.b tiret 6 Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna za równoważny do wymaganego system ładowania magazynu energii zgodny z protokołem komunikacyjnym wg standardu OppCharge, który do komunikacji wykorzystuje bezprzewodową sieć Wi-Fi. Protokół OppCharge zapewnia Zamawiającemu pełną otwartość systemu ładowania, niezależnie od wybranego dostawcy pojazdów i ładowarek.
5. dot. pkt. 7.4.d „Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i metody jego ładowania”.
Wnosimy o dopuszczenie w miejsce wymagań opisanych w dwóch pierwszych tiret punktu 4d) w pełni automatycznego systemu utrzymania temperatury magazynu energii bez możliwości ingerencji Zamawiającego w jego działanie.

Uzasadnienie:

Utrzymanie właściwej temperatury baterii trakcyjnych nawet, gdy pojazd nie jest w ruchu, ma kluczowy wpływ na ich żywotność. Dodatkowo właściwa temperatura baterii w momencie wyruszenia autobusu w trasę pozwala na wydłużenie jego zasięgu.

W oferowanych autobusach zastosowano automatyczny inteligentny system utrzymania temperatury baterii trakcyjnych, który uwzględnia m.in. temperaturę otoczenia i który jest tak zaprojektowany, żeby użytkownik nie miał wpływu na jego działanie. Wobec powyższych argumentów wszelkie zmiany jego działania mogą mieć bardzo niekorzystny wpływ na działanie układu. Zamawiający nie powinien mieć możliwości ingerencji w jego działanie.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie w miejsce wymagań opisanych w czwartym tiret punktu 4d) rozwiązania równoważnego, polegającego na możliwości ustawienia czasu załączenia układu utrzymania temperatury we wnętrzu pojazdu (w tym kabiny kierowcy) na oznaczony czas np. rano przed wyjazdem autobusu z zajezdni. Układ będzie dążył wtedy do uzyskania optymalnej temperatury wewnątrz pojazdu (możliwa zmiana zadanej temperatury przez Zamawiającego w trybie serwisowym osobno dla kabiny kierowcy i przedziału pasażerskiego). Z punktu widzenia komfortu użytkownika pojazdu i oszczędności energii jest to rozwiązanie równoważne do wymaganego.

6. dot. pkt. 8.1 Układ chłodzenia

Zamawiający wymaga m.in. aby przewody układu chłodzenia były termoizolowane.

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym przewody układu chłodzenia umieszczone m.in. w kanałach dachowych w przedziale pasażerskim nie są w otulinach izolujących. W miejscach tych z uwagi na brak strat ciepła nie zachodzi konieczność stosowania termoizolacji.

7. dot. pkt. 22.3.b „Miejsce pracy kierowcy”

Czy Zamawiający w miejsce licznika zużytej energii elektrycznej z możliwością wyodrębnienia zużycia energii elektrycznej na napęd, pracę klimatyzacji oraz pracę ogrzewania elektrycznego, zaakceptuje równoważne rozwiązanie, w którym dane nt. zużycia energii celem jej rozliczenia dostępne będą w postaci raportów, generowanych z poziomu dedykowanej aplikacji/systemu, do której zapewnimy dostęp, zamiast bezpośrednio z autobusu.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie rozwiązania wskazującego zużycie energii elektrycznej z podziałem na napęd oraz pracę układu HVAC (klimatyzacja, wentylacja i ogrzewanie łącznie).

Dane dostępne będą w dowolnym czasie.

8. dot. pkt. 22.3.b „Miejsce pracy kierowcy”

Oferowane pojazdy są wyposażone w odrębne układy chłodzenia dla silnika trakcyjnego, magazynu energii oraz ogrzewania przestrzeni pasażerskiej.

Prosimy o potwierdzenie, czy wymaganie dotyczące analogowego (wskazówkowego) wskaźnika temperatury cieczy chłodzącej układu chłodzenia dotyczy układu ogrzewania przestrzeni pasażerskiej?

9. dot. pkt. 22.3.b tiret4.1 „Miejsce pracy kierowcy”

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, gdzie średnie zużycie energii elektrycznej przez autobus (kWh/100 km) z funkcją kasowania uzyskanego wyniku za ostatni przebieg będzie wyświetlane na oddzielnym wyświetlaczu?

10. dot. pkt. 24.9 „Okna i szyby”

Czy Zamawiający zaakceptuje zastosowanie w pełni przyciemnianych szyb bocznych?
Jest to standardowe rozwiązanie stosowane w produkowanych pojazdach, bez pogorszenia widoczności bocznej tablicy kierunkowej, montowanej za szybą we wnętrzu pojazdu.

11. dot. pkt. 28 „Urządzenie rejestrujące szereg danych o wynikach pracy autobusu i kierowcy” Wnosimy o usunięcie zapisów:

w p-kcie 1 „średnie zużycie oleju napędowego” z uwagi na brak silnika spalinowego w autobusie elektrycznym;

w p-kcie 2 „praca retardera” z uwagi na brak takiego urządzenia w pojeździe.

12. dot. Rozdział I.C pkt. 1 i 2

W celu optymalnego doboru parametrów magazynu energii autobusów oraz rzetelnego obliczenia kosztów ich gwarancji prosimy o podanie dodatkowych parametrów takich jak:

- maksymalny dzienny przebieg autobusu,
- dystans pomiędzy kolejnymi ładowaniami autobusów z uwzględnieniem mocy ładowania dla poszczególnych linii, na których będą użytkowane autobusy oraz czas dostępny na poszczególne ładowania.

Ponadto wnosimy również o udostępnienie Załącznika nr 13 w wersji edytowalnej. Materiał ten jest niezbędny do właściwej analizy poszczególnych linii.

13. dot. Rozdział I.C pkt.3.1 do 3

Wnosimy o doprecyzowanie warunku mówiącego o 20% stanie naładowania baterii na zakończenie gwarantowanego przebiegu. Czy Zamawiającemu chodzi o 20% pojemności nominalnej czy dostępnej magazynu energii ?

W przypadku, gdy chodzi o pojemność nominalną wnosimy o dopuszczenie pomiaru przy końcowym poziomie naładowania wynoszącym 15%. Z punktu widzenia Zamawiającego nie powinno to mieć znaczenia.

Jeśli chodzi natomiast o poziom naładowania magazynu energii 20% pojemności dostępnej dla użytkownika pojazdu to wnosimy o rezygnację z tego zapisu. Oznacza on bowiem w praktyce wydłużenie wymaganego zasięgu gwarantowanego pojazdu o 20% czyli do ok. 144 km.

Zagwarantowanie takiego przebiegu w każdych warunkach podanych przez Zamawiającego, a szczególnie w całym zakresie temperatur zewnętrznych w połączeniu z wymaganą wysoką łączną liczbą pasażerów i dużą liczbą dodatkowych odbiorników prądu jest w praktyce niemożliwe do spełnienia w całym okresie gwarancji wymaganym przez Zamawiającego.

III. Wnioski dotyczące kryteriów oceny ofert:

1. Dotyczy KRYTERIUM T3 dla autobusów EV18

Wnosimy o dopuszczenie na etapie składania oferty złożenia tylko oświadczenia w tym zakresie, zaś przedłożenia odpowiedniego raportu testu SORT-2 dla autobusu EV18 przed dostawą autobusów.

Uzasadnienie zmiany: Przedmiotowa procedura i tak jest mocno sfromalizowana, co może być negatywnie ocenione przez Instytucję Zarządzającą, w szczególności w kontekście rekomendacji prawodawcy unijnego i krajowego w zakresie maksymalnego odformalizowania procedur. Skoro w zakresie innych parametrów do oceny ofert wystarczające jest oświadczenie np. oświadczenie, dotyczące oferowanych autobusów – to i w tym przypadku zrezygnowanie z wymogu załączenia obszernego raportu na tym etapie jest jak najbardziej uzasadnione i

celowe. W tym zakresie oświadczenie, któremu ustawodawca unijny przyznał szczególne znaczenie, chociażby poprzez wprowadzenie jednolitego dokumentu zamówienia na tym etapie powinno być wystarczające. Mijmy na uwadze także w tym kontekście na względzie art. 25 ust.1 Pzp., który należy interpretować w taki sposób, że Zamawiający nie może wymagać tego, co nie jest niezbędne do przeprowadzenia postępowania. Naruszenie tego przepisu stanowi o największej liczbie korekt w projektach z dofinansowaniem z funduszy UE w wysokości 25 % utraty dofinansowania.

2. Dotyczy: Rozdziału XII; pkt.4.3.a i b. 5 Kryterium T5 dla EV12 i EV18

Wnosimy o dopuszczenie na etapie składania oraz badania oceny ofert, złożenia - jako równoważnych z certyfikatami homologacji w zakresie: ochrony osób w kabinie kierowcy na podstawie Reg 29 EKG ONZ – oświadczenia potwierdzającego spełnienie ww. Wymogów oraz dostarczenia certyfikatu homologacji przed dostawą pojazdów.

Uzasadnienie zmiany

Będąc jednym ze światowych liderów w dostarczaniu środków transportu, produkujemy pojazdy w maksymalnym stopniu spełniające wymogi bezpieczeństwa i trwałości konstrukcji. Z uwagi na ściśle zaplanowany harmonogram prac homologacyjnych ww. certyfikat zostanie uzyskany w określonym terminie 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. wymagań oraz kryteriów oceny technicznej w SIWZ.

W opaciu o powyższe wnosimy o wykreślenie tego kryterium

3. Dotyczy: Rozdział XII; pkt.4.3.a i b. 6 Kryterium T6 dla EV12 i EV18

Regulamin nr 66-01 EKG (ONZ) w zakresie wytrzymałości dużych pojazdów nie jest wymogiem obligatoryjnym dla autobusów miejskich. Wynika to faktu, iż autobus miejski, poruszając się w ruchu miejskim po ścisłym centrum miasta, ze średnią prędkością ok. 18-25 km/h (w mieście na przeważającym obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h), nie jest narażony na wypadki, powodujące pęknięcie bądź zniszczenie jego konstrukcji nośnej (np. upadek z wysokiej skarpy, zderzenie z innym pojazdem przy dużej prędkości itp.) Ww. zdarzenia nie mają w zasadzie miejsca w ruchu miejskim - stąd też Ustawodawca, biorąc pod uwagę powyższe argumenty, zwolnił autobusy klasy I z wymogu posiadania tej homologacji. Powszechnie wiadomym jest, że wszelkie pojazdy produkowane od wielu lat przez (...), w tym autobusy, są znane jako jedne z najbezpieczniejszych pojazdów na rynku. Bezpieczeństwo – szeroko pojęte- a więc dbałość o osoby podróżujące pojazdami naszej marki, jak również osoby i pojazdy znajdujące się w najbliższym otoczeniu naszych pojazdów- jest od lat najwyższym priorytetem i niejako synonimem marki naszej firmy. Dają temu wyraz liczne, funkcjonujące w dostarczanych przez nas autobusach, systemy autonomicznego wspomaganie procesów zapewniających zwiększenie bezpieczeństwa i zredukowanie do minimum (docelowo – do zera) zagrożenia wypadkami z udziałem naszych pojazdów. Jednakowoż nasz (...), dbając o zapewnienie najbardziej optymalnego poziomu kosztów działalności, nie przeprowadza niezwykle kosztownych procesów certyfikacyjnych, nie wymaganych przepisami prawa. Co nie oznacza, że nasze autobusy nie zapewnią podróżującym właściwego poziomu bezpieczeństwa nawet w sytuacjach opisanych powyżej. Powszechnie wiadomym jest, że niektórzy producenci autobusów klasy I uzyskali ww. homologację celem zapewnienia sobie niejako „na papierze” przewagi konkurencyjnej nad

innymi. Zatem w kontekście ww. argumentacji zastosowane tego kryterium nie wnosi żadnych walorów jakościowych, korzystnych dla Zamawiającego – z tego względu jest bezprzedmiotowe w kontekście celu wprowadzenia kryteriów pozacenowych. Posiadanie bowiem ww. certyfikatu w sytuacji gdy nie jest on wymagany prawem, wcale nie dowodzi, że pojazd posiadający homologację wg Reg. 66-01 jest bezpieczniejszy od pojazdu najwyższej światowej klasy, nie posiadającego go.

W oparciu o powyższe wnosimy o wykreślenie tego kryterium

Ponadto w kontekście oceny prawidłowości działań Zamawiającego, w szczególności z uwagi na wykorzystanie środków z budżetu UE w przedmiotowym postępowaniu, pragniemy zwrócić uwagę na sentencję wyroku z 22.07.2019r., sygn. akt: KIO 1271/19, że: "(...) Ustalone przez zamawiającego kryteria pozacenowe winny być uzasadnione nie tylko z punktu widzenia preferencji zamawiającego, ale także jego uzasadnionych potrzeb. Powyższe oznacza, że wybrany w oparciu o ustalone kryteria oceny ofert wykonawca, oferuje dla zamawiającego lepsze wykonanie przedmiotu zamówienia w odróżnieniu od innych wykonawców. Ponadto jak wynika z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości

Unii Europejskiej, wybór kryteriów oceny ofert podlega pewnym ograniczeniom, tj. po pierwsze, kryterium musi być związane z przedmiotem zamówienia, celem stosowania kryterium oceny ofert jest wybór oferty najkorzystniejszej, zatem wszystkie kryteria muszą być nakierowane na identyfikację tej oferty, która jest najlepsza, po drugie, wybierając najkorzystniejszą ofertę, zamawiający musi opierać swoją decyzję na obiektywnych przesłankach i niedozwolone byłoby takie kryterium, które dawałoby zamawiającemu nieograniczoną swobodę (arbitralnego) wyboru (patrz wyrok Trybunału z dnia 17 września 2002 r. C-513/99 Concordia Bus). Z kolei w wyroku z dnia 27 października 2005 r. (C-234/03) Trybunał wskazał, że kryteria jakościowe nie mogą być stosowane w sposób dyskryminujący, muszą być uzasadnione względami interesu publicznego, muszą być odpowiednie dla zagwarantowania realizacji celu, któremu służą i nie mogą wykroczać poza to, co jest konieczne dla jego osiągnięcia. (...)"

Niewątpliwie też z naruszeniem ww. reguł przy opisie kryteriów oceny ofert będziemy mieć do czynienia, w sytuacji braku możliwości stwierdzenia, iż dane kryterium oceny ofert prowadzi do wyboru oferty najkorzystniejszej z punktu widzenia uzasadnionych potrzeb Zamawiającego. Na kwestie ekonomicznego, jakościowego i racjonalnego zmierzania do wyboru oferty najkorzystniejszej w kontekście art. 91 Pzp w zakresie, w jakim został on ustanowiony w celu wyboru oferty rzeczywiście najkorzystniejszej, jak również zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców oraz zasadę przejrzystości postępowania (art. 7 ust. 1 Pzp) wskazuje też wyrok KIO z 30.06.2017 r., sygn. akt: KIO 1265/17. Nadto, zgodnie z wyrokiem z 04.07.2014 r., sygn. akt: KIO 1211/14, sygn. akt: KIO 1221/14, sygn. akt: KIO 1222/14: "(...) choć zamawiającemu w myśl art. 91 ust. 2 ustawy Pzp pozostawiono pewną dowolność w zakresie formułowania kryteriów oceny ofert odnoszących się do przedmiotu zamówienia, to jednak jego swoboda nie pozostaje nieograniczona. Również w tym zakresie obowiązuje bowiem nakaz takiego przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia, które zapewni zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców (art. 7 ust. 1 ustawy Pzp). Nadto, zasadnie należy podkreślić, iż ocena potrzeb Zamawiającego wyrażonych, m.in. w sformułowanych kryteriach oceny ofert winna być oceniana każdorazowo w okolicznościach danej sprawy.

W naszej ocenie, w okolicznościach niniejszego postępowania jak uzasadniono merytorycznie powyżej, Zamawiający z całkowitą pewnością nie sprostą ciężarowi wykazania, iż kwestionowane jak powyżej kryteria pozacenowe w kształcie bez postulowanych zmian - służyły wyborowi oferty najkorzystniejszej w tym postępowaniu, w szczególności z punktu widzenia jego uzasadnionych potrzeb i celów realizowanego projektu. Zaś jeżeli Zamawiający nie wykaże tego żadnym dowodem w trakcie kontroli doraźnej lub następcej projektu dokonanej przez jednostkę kontrolną Instytucji Zarządzającej, będzie to skutkowało korektą finansową.

Pragniemy zwrócić w tym momencie uwagę na fakt, że naruszenie przepisów powołanej ustawy w zakresie kryteriów oceny ofert - w konsekwencji może być przyczyną nałożenia korekty do 25 % utraty dofinansowania – zgodnie z zaktualizowanym w wyniku Obwieszczenia Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Rozwoju w sprawie warunków obniżania wartości korekt finansowych oraz wydatków poniesionych nieprawidłowo związanych z udzielaniem zamówień - załącznikiem do rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 roku - jednolity dokument pod nazwą "Stawki procentowe przy obniżaniu "wartości korekt finansowych i pomniejszych dla poszczególnych kategorii nieprawidłowości indywidualnych" poz. 13 taryfikatora.

Tym samym dajemy Zamawiającemu możliwość wyeliminowania ryzyka sytuacji, powodującej bardzo możliwe dla niego negatywne konsekwencje finansowe i prawne, a z całkowitą pewnością problemy interpretacyjne w trakcie kontroli, także w oparciu o naszą reakcję.

Procedura wyjaśnień siwz ma ogromne znaczenie w kontekście także możliwości poprawy – kryteriów oceny ofert i opisu przedmiotu zamówienia - w sposób zgodny z art. 7 ustawy Pzp. Zamawiający w korespondencji z tym przepisem ma także możliwość zmiany treści siwz na podstawie art. 38 ust.4 ustawy Pzp. i z całkowitą pewnością zawsze tam gdzie zachodzi jakiegokolwiek ryzyko interpretacji na jego niekorzyść w trakcie kontroli projektu powinien z takiej szansy skorzystać.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty wnioskujemy o uwzględnienie naszych wniosków.

IV. Wniosek o przesunięcie terminu składania ofert

Ponadto zwracamy się, na podstawie art. 38 ust. 1, 4 i 6 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1843), z wnioskiem o zmianę terminu składania ofert:

Rozprzestrzeniający się koronawirus i wszelkie instrumenty prawne i gospodarcze, które wspierają z nim walkę - mają realny wpływ na zamówienia publiczne, które stanowią istotny obszar polskiej gospodarki, jak i całego sektora publicznego. Niemożliwym jest dzisiaj oszacować straty, które „poniesie” nasza gospodarka i ocenić jak duże spowolnienie dynamiki wystąpi na polskim - i nie tylko - rynku w wielu jego sektorach.

Jednak łatwo sobie wyobrazić sytuację, w której nastąpi sparaliżowanie planowanych i obecnych kontraktów wobec np. braku elastyczności zachowań Zamawiających w obliczu trwającej epidemii.

W kontekście wykonawców zagranicznych pragniemy zasygnalizować poważny problem, Zamawiający zobligowani są do respektowania fundamentalnej zasady równego traktowania (art. 7 ustawy Pzp.) i nie mogą ignorować faktu, że w dniu 13 marca br. MSWiA wydało rozporządzenie w sprawie czasowego zawieszenia lub ograniczenia ruchu granicznego

na określonych przejściach granicznych. Na mocy tego rozporządzenia od 15 marca br. od godz. 0.00 do odwołania ograniczono ruch graniczny na przejściach granicznych. Do Polski nie mogą wjechać osoby, które nie są ujęte w liście zamieszczonej w rozporządzeniu. Do Polski mogą przyjechać, w szczególności, cudzoziemcy posiadający prawo stałego lub czasowego pobytu na terytorium RP oraz cudzoziemcy posiadający prawo do pracy na terytorium RP, tj. cudzoziemcy uprawnieni do wykonywania pracy na takich samych zasadach co obywatele polscy, posiadający zezwolenie na pracę, zezwolenie na pracę sezonową albo oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ta regulacja już dzisiaj powoduje szereg problemów interpretacyjnych, a przez to praktycznych. W szczególności obywateli krajów UE, EOG i Szwajcarii nie dotyczą przepisy o zezwoleniach na pracę ani zezwoleniach na pobyt. Jeśli jednak pracują i przebywają w Polsce, powinni mieć możliwość wjazdu, wykazując te okoliczności innymi dokumentami (np. zaświadczeniem wydanym przez pracodawcę, dowodem rejestracji pobytu w Polsce). Natomiast prawo do wjazdu do Polski nie przysługuje, jeśli obywatel z któregoś z powyższych krajów jest osobą zatrudnioną poza granicami RP i miałby przyjechać do Polski w celu świadczenia pracy na zasadzie delegacji, bowiem takie osoby nie posiadają zatrudnienia w Polsce. Jeżeli zatem w realizacji umowy lub przygotowaniu oferty biorą udział osoby z europejskiej centrali wykonawcy, od 15 marca 2020 r. nie będą mogły brać udziału w procedowaniu ofert i realizacji umów, nawet jeśli wynika to np. z wymogu ich obecności w procesie produkcji w fabryce w Polsce. Jeśli cudzoziemiec jest uprawniony do wjazdu na terytorium Polski, obowiązuje go 14-dniowy okres kwarantanny, w czasie którego może wykonywać pracę, ale jedynie zdalnie. To także wyłącza pracowników od pracy, jeśli praca wymaga ich obecności na terenie fabryki autobusów w Polsce. Tu pragniemy dodać, że sytuacja ta dotyczy wszystkich Wykonawców zagranicznych.

Ponadto w związku z zaistniałą sytuacją zagrożenia epidemicznego organizacja i rozpoznawanie rozpraw przed Krajową Izbą Odwoławczą zostało zawieszone na okres od 16 do 27 marca br.

W dalszym ciągu KIO nie orzeka. Ustawa o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 która przewiduje możliwość wznowienia faktycznej pracy KIO nie została jeszcze przez Prezydenta podpisana. Ostatnie posiedzenia, które odbyły się zgodnie z planem, miały miejsce 13 marca br. Urząd Zamówień Publicznych na swojej stronie internetowej zamieścił komunikat, w którym poinformował o zniesieniu terminów posiedzeń Krajowej Izby Odwoławczej („KIO”) oraz wstrzymaniu obsługi infolinii prawnej (<https://www.uzp.gov.pl/urząd-zamowien-publicznych>) Nawet w sytuacji rychłego przywrócenia teraz pracy KIO na posiedzeniach bez udziału stron, należy się spodziewać, że to czasowe zawieszenie działalności KIO spowoduje wydłużenie postępowań przetargowych w szczególności z uwagi na kumulację spraw do rozstrzygnięcia, jaka nastąpi po okresie zawieszenia.

Taka sytuacja znacznie osłabia pozycję niektórych Wykonawców poprzez brak rozpoznawania przez KIO środków ochrony prawnej, które były wyznaczone w tym okresie.

Pragniemy zwrócić przy tym uwagę na fakt, że w przypadku realizacji projektów jak przedmiotowy należy mieć tu na względzie w tej sytuacji także ustawę z dnia 3 kwietnia 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach wspierających realizację programów operacyjnych w związku z wystąpieniem COVID-19 w 2020 r.

Jak wynika z uzasadnienia do tej ustawy: „Projektowana ustawa wprowadza regulacje, których celem jest płynna realizacja i rozliczenie projektów dofinansowanych w ramach programów operacyjnych, w warunkach kryzysu wywołanego pandemią SARS-CoV-2, zwanej dalej „COVID-19”. Proponowane w projekcie ustawy rozwiązania dają podstawę prawną instytucjom uczestniczącym w systemie wdrażania środków europejskich do

elastycznego podejścia we wdrażaniu i realizacji projektów objętych dofinansowaniem w ramach programów operacyjnych w związku z wystąpieniem COVID-1.

Projekt ustawy uwzględnia szczególne okoliczności, w jakich znaleźli się wnioskodawcy programów operacyjnych i beneficjenci realizujący projekty, na których negatywnie wpłynie wystąpienie COVID-19.

Art. 13 ustawy wydłuża określone w umowach o dofinansowanie albo w decyzjach o dofinansowaniu projektów terminy składania wniosków o płatność oraz terminy zakończenia realizacji projektów odpowiednio o 30 i 90 dni. Zakończenie realizacji projektu może być wydłużone do dnia 31 grudnia 2023r. W szczególnie uzasadnionych przypadkach właściwa instytucja może, na wniosek beneficjenta, wydłużyć te terminy. W naszej ocenie nasz apel o przedłużenie terminu składania ofert w oparciu także o powyższą regulację - może stanowić nawet uzasadnienie do zmiany terminu realizacji projektu w kontekście przywołanej powyżej regulacji.

Tym bardziej przedłużenie terminu składania ofert powinno być tu uzasadnione.

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 oparciu o powyższe a także mając na względzie konieczne zmiany siwz, apelujemy o przesunięcie terminu składania ofert - o co najmniej 30 dni.

W świetle powyższego zwracamy także uwagę, że uzasadnione jest przedłużenie terminu składania także z uwagi na dużą objętość i znaczną ilość szczegółowych postanowień w SIWZ oraz –znaczną ilość pytań. Konieczne będzie przecież przygotowanie oferty dostosowanej do udzielonych odpowiedzi, co realnie będzie utrudnione i obarczone dużym ryzykiem popełnienia błędu zwłaszcza w obecnej opisanej powyżej sytuacji, kiedy udział w procedowaniu oferty pracowników (...), a także pozostałych Wykonawców zagranicznych jest tak bardzo utrudniony.

V. Pytania do opisu specyfikacji pojazdów (załączniki 10.4. i 10.5)

Prosimy o odpowiedź na następujące pytanie:

1. Część II. pkt. 2 tabela – sekcja 4, w którym Zamawiający podał zakres tolerancji dla pantografu odwróconego.

Wnosimy o zmianę tolerancji poprzecznej podstawienia autobusu na ± 200 mm.

Uzasadnienie – konstrukcja pojazdu uniemożliwia zastosowanie większej tolerancji niż ± 200 mm, która jest zgodna z zaleceniami standardu OppCharge.”

Zamawiający, działając na podstawie art. 38 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 29.01.2004r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” wyjaśnia, co następuje:

W nawiązaniu do wniosku dotyczącego postanowień specyfikacji, a zarazem wniosku o nieprawidłowościach uprzejmie informujemy, co następuje:

1. Art. 38 ust. 1 Ustawy PZP nie jest przeznaczony do zgłaszania nieprawidłowości. Wszelkie nieprawidłowości należy zgłaszać zgodnie z pouczeniem zawartym w rozdziale XVIII SIWZ.
2. Po szczegółowym przeanalizowaniu rzekomych nieprawidłowości uznajemy je w całości za bezzasadne, nie mające żadnego potwierdzenia w faktycznym przebiegu postępowania. Wniosek Wykonawcy w naszej ocenie w istocie zmierza do ingerencji w postanowienia SIWZ w taki sposób, aby postanowienia SIWZ nadawały szczególne przywileje Wnioskodawcy, z naruszeniem interesu Zamawiającego i ustawy PZP. W szczególności Wykonawca wnosi o zmiany ww. dokumentów, które spowodowałyby:
 - obniżenie wymogów formalno – prawnych,
 - jakościowych i technicznych,w taki sposób, aby dopasować je do poziomu technicznego i formalnego przedmiotu zamówienia oferowanego przez wnioskodawcę.

W wyjaśnieniach udzielonych Wykonawcy poniżej, wykażemy przykłady żądań Wykonawcy, które jak już wyżej stwierdzono dążą do obniżenia wymagań Zamawiającego, co spowodowałoby zakup przedmiotu zamówienia poniżej realnych potrzeb i oczekiwań Zamawiającego, a co najistotniejsze, w ocenie Zamawiającego godzą w podstawy Prawa Zamówień Publicznych, gdyż służyć by miały wyłącznie jednemu Wykonawcy. Reasumując, Wykonawca podaje tylko te fakty i to w taki wybiórczy sposób, aby były one dostosowane do poziomu technicznego, oferowanych przez Wykonawcę autobusów, a nie do realnych wymagań i potrzeb Zamawiającego.

Ad. CZĘŚĆ I

Ad. 1

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie § 3 ust. 6 z wzoru umowy. W ocenie Zamawiającego wykreślenie tego zapisu z umowy wprost doprowadziłoby do sytuacji w której Zamawiający zmuszony by był zakupić przedmiot zamówienia, niespełniający aktualnych wymagań prawnych i należy to uznać za kategorycznie niedopuszczalne i działające na szkodę Zamawiającego.

Ponadto, w kwestii siły wyższej Zamawiający udzielił już odpowiedzi w dniu 06.05.2020 r. pismem nr PKM/ZS/ZZ/1303/2020 (odpowiedź na pytanie 17).

Ad. 2

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę, podtrzymując tym samym zapisy SIWZ.

Zamawiający ma wieloletnie doświadczenia w zakresie obsługi i naprawy autobusów i z doświadczeń tych wynika, iż dokumentacja papierowa okazała się pomocna a wielokrotnie wręcz niezbędna podczas naprawy i obsługi autobusów i Zamawiający nie może zrezygnować z jej otrzymania, gdyż byłoby to działanie na szkodę Zamawiającego i niezgodne z jego realnymi potrzebami i oczekiwaniami.

Ad. 3

Zamawiający nie wyraża zgody.

Ad. 4

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie poziomu gwarancji, dotyczącego normalnego zużycia ogumienia z obecnego poziomu 200.000 km lub 3 lat eksploatacji na poziom 120.000 km przebiegu lub 18 miesięcy eksploatacji w zależności, co pierwsze nastąpi. Obniżenie

wymogów gwarancji w tym zakresie do poziomu oferowanego przez Wykonawcę byłoby działaniem na szkodę Zamawiającego.

Zamawiający informuje, iż stosując odpowiedniej jakości ogumienie w eksploatowanych autobusach, w roku 2019 osiągnął średni przebieg opon wynoszący 253.083 km, czyli ponad dwukrotnie więcej niż domaga się Wykonawca, co w pełni uzasadnia odmowę uwzględnienia wniosku Wykonawcy i świadczy o prawdopodobnym poziomie jakościowym ogumienia, jaki Wykonawca chciałby zaoferować.

Ad. 5

Zamawiający nie wyraża zgody.

Ad. 6

Zamawiający potwierdza.

Ad. 7

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy.

Ad. 8

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowaną zmianę.

Dodatkowo zwraca Wykonawcy uwagę, że system kontroli trzeźwości zakupywany jest przez Zamawiającego w celu wyeliminowania ryzyk prowadzenia autobusu przez kierowcę w stanie nietrzeźwości lub też w stanie wskazującym na spożycie alkoholu (w szczególności, gdy kierowca spożywałby alkohol podczas prowadzenia pojazdu), a więc dla bezpieczeństwa pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego awarię tego systemu Zamawiający traktuje poważnie, czego najlepszym potwierdzeniem jest ciągła sprawność tego systemu, cykliczna okresowa analiza wyników kontroli trzeźwości, co powinno rozwiązać wątpliwości Wykonawcy (nie znajdujemy podstaw, dla których Wykonawca system ten uważa za „niepoważny”).

Ponadto, jednoznacznie stwierdzamy, że za wszystkie awarie autobusu wymienione w § 4 ust. 3 KOS wyłączną odpowiedzialność ponosi Wykonawca, a awarie te wynikać mogą wyłącznie z faktu wad jakościowych i technicznych autobusów dostarczonych przez danego Wykonawcę.

Ad. CZĘŚĆ II.

Ad. 1

Zamawiającemu przy opisie przedmiotu zamówienia nie przyświecają żadne intencje, tylko realne potrzeby i wymogi techniczne Zamawiającego, w tym, tak istotne jak żywotność magazynu energii – którą Zamawiający, dbając należycie o swój interes gospodarczy, opisał w sposób obiektywny i technicznie wyczerpujący.

Ad. 2

Wyłączniki bezpieczeństwa, jak sama nazwa wskazuje mają zapewnić w sytuacjach awaryjnych lub niebezpiecznych jak i też podczas rutynowych napraw i obsługi natychmiastowe wyłączenie napięcia podawanego z magazynu energii elektrycznej do wszystkich urządzeń z niego zasilanych. Sposób działania takiego wyłącznika jest charakterystyczny dla takiego typu wyłączników, tj. po jego naciśnięciu przez kierowcę lub pracownika serwisu, wyłącznik pozostaje w pozycji wyłączonej. Jego ponowne załączenie wymaga pokonania blokady mechanicznej, zwykle przekręcenie i odciągnięcie do pierwotnej pozycji pracy tego wyłącznika.

Dodatkowo, Zamawiający zgodnie z treścią załączników numer 10.1 i 10.2 wymaga, aby wyłączniki te posiadały możliwość zablokowania ich w pozycji wyłączonej, np. kłódką, co najlepiej świadczy o randze i potrzebie występowania tego typu wyłączników. Odnośnie ilości wymaganych wyłączników, Zamawiający udzielił odpowiedzi w dniu 18.05.2020 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/1382/2020 (Ad. 6)

Ad. 3

We wskazanej jednostce redakcyjnej występuje wiele zapisów, dotyczących ładowania. Jeżeli pytanie Wykonawcy dotyczy:

...”0.6 kW/min dla ładowania podstawowego...”

to Zamawiający wskazuje, że właściwą jednostką jest kWh.

Ad. 4

Zamawiający potwierdza, informując, że na analogiczne pytanie Zamawiający udzielił odpowiedzi w dniu 08.05.2020 r. pismem nr PKM/ZS/ZZ/1338/2020 (Ad. I.3).

Ad. 5

W cytowanej jednostce redakcyjnej nie ma mowy o utrzymaniu temperatury cieczy magazynu energii tylko o temperaturze w układzie ogrzewania przestrzeni pasażerskiej w celu zapewnienia tzw. temperatury dyżurnej, a więc Zamawiający nie domaga się ingerencji w temperaturę cieczy magazynu energii.

Ponadto, odpowiadając na drugą część pytania, dotyczącego rozwiązania równoważnego, to ponieważ Wykonawca przepisuje wymogi Zamawiającego w tym zakresie, zawarte w pkt 4 litera d) tiret czwarte, tj. że oferuje „możliwość ustawienia czasu załączania układu utrzymania temperatury wewnątrz pojazdu w tym kabiny kierowcy, na oznaczony czas”, co jest zbieżne z wymogami Zamawiającego, opisanymi w tym punkcie.

Ad. 6

Zamawiający nie wyraża zgody, aby przewody układu chłodzenia nie były termoizolowane. Ponadto, **nie można uznać jako rozwiązania równoważnego**, rozwiązania polegającego na braku termoizolacji (otulin izolujących) na przewodach układu chłodzenia w kanałach dachowych w przedziale pasażerskim. Nieprawdą jest, jak twierdzi Wykonawca, że w kanałach tych nie ma strat ciepła, co zestawiając z koniecznością zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej jest niezwykle istotne, zwłaszcza w autobusie elektrycznym, gdzie brak jest występowania, np. ciepła z układu chłodzenia silnika spalinowego. Tym samym w autobusie elektrycznym występuje szczególne uzasadnienie i konieczność izolacji termicznej przewodów układu chłodzenia, albowiem wszelkie straty ciepła mają wpływ na zasięg autobusu i pojemność magazynu energii.

Ad. 7

Na analogiczne pytanie Zamawiający odpowiedział w dniu 08.05.2020 r. pismem nr PKM/ZS/ZZ/1382/2020 (Ad.11) i odpowiedź tą należy uznać za ostateczną.

Ad. 8

Zamawiający potwierdza.

Ad. 9

Tak, Zamawiający dopuści.

Ad. 10

Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie wyłącznie w sytuacji, gdy ze względów konstrukcyjnych, tj. jedna nie dzielona szyba jest równolegle szybą w przedziale pasażerskim jak i szybą, za którą znajdują się elektroniczne tablice kierunkowe. W przeciwnym wypadku zastosowanie mają wymogi określone w części II wiersz 24 pkt 9 załączników nr 10.1 i 10.2 do SIWZ.

Ad. 11

Zamawiający poprawia oczywistą omyłkę pisarską i tak:

- wiersz 28 pkt 1, winno być:

„Średnie zużycie energii elektrycznej”, zamiast „średnie zużycie oleju napędowego” - co jest zbieżne z wymogami powiązanymi w pkt. 5 niniejszego wiersza,

- wiersz 28 pkt 2, winno być:

„pracy retardera – o ile występuje”, zamiast „praca retardera”

Załączniki nr 10.1 i 10.2 do SIWZ zawierające poprawę powyższych omyłek pisarskich w załączeniu do niniejszego pisma.

Ad. 12

W załączeniu, przekazujemy niezbędne dane, ponadto informujemy, że nie posiadamy załącznika nr 13 w wersji edytowalnej. Dane, stanowiące załącznik nr 13 udostępnione zostały Wykonawcom w analogicznej formie jaką posiada Zamawiający.

Ad. 13

Warunek ten (mówiący o 20% stanie naładowania) należy czytać wspólnie z wymogiem, określonym w załącznikach nr 10.1 i 10.2 część II wiersz 7 pkt 2 litera a). Oznacza to, że 20% stan naładowania magazynu energii dotyczy energii dostępnej.

Odpowiadając na drugą część pytania, że niemożliwe (w przypadku autobusów oferowanych przez Wnioskodawcę) jest do spełnienia w całym okresie gwarancji poziomu naładowania magazynu energii nie mniej niż 20% po wykonaniu gwarantowanego przebiegu, Zamawiający informuje, iż przewidział taką okoliczność i zamieścił stosowny zapis w rozdziale I część C ust. 3 pkt 7 SIWZ.

Ad. CZĘŚĆ III

Ad. 1

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy o dopuszczenie na etapie składania ofert w przypadku autobusów EV18 złożenia tylko oświadczenia w zakresie raportu technicznego, określającego wyniki badań zużycia energii elektrycznej dla testu typu SORT-2 lub według procedury badawczej PB-23, albowiem:

- 1) za bezzasadne należy uznać wniosek Wykonawcy, że procedura ta jest mocno sformalizowana i może być negatywnie oceniona przez Instytucję Zarządzającą. Testy typu SORT, to obecnie jedyne usankcjonowane w prawie i na rynku zamówień publicznych testy, dotyczące badania zużycia paliwa i energii elektrycznej, stosowane praktycznie w każdym postępowaniu przetargowym na zakup autobusów od bardzo

wielu lat, umożliwiające obiektywne porównanie zużycia paliwa lub w omawianym przypadku energii elektrycznej.

Dodatkowo, w celu ułatwienia Wykonawcom przedstawienia raportu w ww. zakresie, Zamawiający dopuścił również procedurę badawczą PB-23 (wydanie drugie), opracowaną przez Instytut Pojazdów Szynowych TABOR.

- 2) Wykonawca nie wnosi zastrzeżeń dla analogicznego raportu dla autobusów EV12, który jest identyczny jak dla autobusów EV18, tylko co oczywiste różni się wynikami.
- 3) kolejnym, chybionym argumentem jest rzekome twierdzenie o obszerności tego raportu technicznego, po pierwsze – w dobie elektronizacji zamówień rozmiar tego raportu nie ma znaczenia, gdyż załączony będzie elektronicznie, po drugie – raport ten składa się zwykle od jednej do kilku, maksymalnie kilkunastu stron i po trzecie – co najistotniejsze, raport ten jednoznacznie definiuje i opisuje badany typ autobusu,
- 4) przedłożenie raportu przed dostawą autobusów w przypadku gdyby raport ten okazałby się „wadliwy” w rozumieniu uwag w pkt 3 lub zawierał dane inne niż były brane pod uwagę podczas oceny ofert (przypominamy, że za to kryterium przyznawane jest max. 5 pkt) i wyboru oferty najkorzystniejszej, skutkowałoby to koniecznością unieważnienia umowy.

W ocenie Zamawiającego, powyższa argumentacja jednoznacznie potwierdza zasadność składania tego dokumentu wraz z ofertą.

Ad. 2

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie tego kryterium. Ponadto, Zamawiający stwierdza, że wniosek/pytanie Wykonawcy jest wewnętrznie sprzeczny. W jednym miejscu Wykonawca domaga się złożenia oświadczenia potwierdzającego spełnienie ww. wymogów oraz dostarczenie certyfikatu homologacji przed dostawą pojazdów, a w drugim miejscu wnosi o wykreślenie tego kryterium. Faktem powszechnie znanym w Unii Europejskiej jest sytuacja, w której organy Komisji Europejskiej formalizują procesy oceny technicznej rozwiązań konstrukcyjnych, w tym pojazdów. Analogicznie przedstawia się sytuacja z Regulaminem nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, za spełnienie wymogów którego przez oferowane autobusy Zamawiający przyznaje 1 pkt. Punkt ten (1 pkt) przyznawany jest za spełnienie wymogów bez wskazywania serii obowiązujących poprawek dla tego regulaminu, a więc punkt ten można otrzymać przy spełnieniu wymogów homologacji nawet dla wersji regulaminu obowiązującej na początku lat 2000-ych, albowiem seria poprawek 02 weszła w życie już od 01.10.2002 r. (Zamawiający nie jest w stanie ustalić, kiedy weszła seria poprawek 01, ale na pewno było to przed rokiem 2002). Tym samym, zgodnie z twierdzeniem Wykonawcy (jako światowego lidera w dostarczaniu środków transportu) Wykonawca miał wystarczającą ilość czasu na przeprowadzenie prac homologacyjnych.

Wykonawca w swoim wniosku nie neguje zasadności zastosowania tego kryterium jako kryterium merytorycznie zasadnego i w ocenie Zamawiającego jest to kryterium absolutnie zasadne, albowiem ma wpływ na bezpieczeństwo pracowników Zamawiającego.

Reasumując Zamawiający postanawia jak na wstępie.

Ad. 3

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie tego kryterium, albowiem jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych. Z treści wymogów zawartych w SIWZ, wielokrotnie wynika,

iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyżej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załącznikach 10.1 i 10.2 oraz w samym SIWZ).

Ponadto Zamawiający, jako chybione i wybiórcze przyjmuje informacje Wykonawcy o prędkościach, z jakimi porusza się autobus miejski, albowiem Zamawiający od lat prowadzi analizy prędkości z jaką poruszają się eksploatowane przez Zamawiającego autobusy (między innymi poprzez urządzenie, o którym mowa w załącznikach 10.1 i 10.2 część II wiersz 28) i z analiz tych wynika, iż przejazdów autobusem powyżej 70 km/h w skali roku jest co najmniej trzydzieści tysięcy przypadków i istnieje realne ryzyko zniszczenia konstrukcji nośnej autobusów, przy wypadkach autobusów poruszających się z tego typu prędkością lub mniejszą. Ponadto, analogicznie jak w przypadku Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnych, z serią poprawek 01 obowiązuje prawie od 15 lat, a więc każdy producent autobusów bez żadnych ograniczeń mógł się ubiegać o uzyskanie udzielenia homologacji zgodnie z tym regulaminem i jej brak jest tylko i wyłącznie wyborem Wykonawcy.

Ponadto, Zamawiający już wielokrotnie otrzymywał oferty od wielu Wykonawców, spełniających wymogi bezpieczeństwa w przedmiotowym zakresie.

Ad. CZĘŚĆ IV

Informujemy, że Państwa wniosek po części został uwzględniony pismem nr PKM/ZS/ZZ/1382/2020 z dnia 18.05.2020 r. Termin składania ofert upływa w dniu 18.06.2020 r. o godz. 10.00

Ad. CZĘŚĆ V

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tolerancji poprzecznej, albowiem Zamawiający pismem z dnia 08.05.2020 r. nr PKM/ZS/ZZ/1338/2020 zmienił (zmniejszył swoje wymogi) w zakresie tolerancji poprzecznej z pierwotnie wymaganych – min. 400 mm do poziomu ± 250 mm.

Powyższe odpowiedzi i modyfikacje stają się integralną częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia na w/w przetarg.

Z poważaniem:

PREZES ZARZĄDU

mgr Marek Piśula

CZŁONEK ZARZĄDU

mgr Dorota Nowak

Załączniki:

- 1) Załącznik nr 10.1 do SIWZ w wersji zmodyfikowanej,
- 2) Załącznik nr 10.2 do SIWZ w wersji zmodyfikowanej,
- 3) Zestawienie czasu ładowania,
- 4) Zestawienie dziennych przebiegów do wykonania przez autobusy elektryczne.