

PYTANIA I ODPOWIEDZI DO SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA



ZAMAWIAJĄCY:

Gmina Pelplin
Plac Grunwaldzki 4
83-130 Pelplin
NIP: 593-10-05-137
REGON: 191675333

Nr konta bankowego: 62 8342 0009 2000 0358 2000 0004

Strona internetowa zamawiającego:
<https://platformazakupowa.pl/pn/pelplin>

Pelplin, dnia 12.04.2024 r.

Postępowanie prowadzone w trybie przetargu nieograniczonym

„Zakup autobusów elektrycznych wraz z ładowarką dla Gminy Pelplin”

Na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych zamawiający udziela odpowiedzi na zadane pytanie do SWZ.

Pytanie 4.3) 1 SWZ

Ad) 2 Kryterium „Ocena bezpieczeństwa i techniczno – eksploatacyjna autobusów” – T (maksimum 25 punktów)

(...) Lp.	Składnik T	Opis spełnienia składnika T przez oferowane autobusy
1	2	3
(...)		
2.	T2	– a) Za zaoferowanie pojazdów posiadających świadectwo spełnienia wymogów homologacji w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymaganiami Regulaminu 29 EKG ONZ – oferta otrzyma 5 punkty. b) Za zaoferowanie pojazdów nie posiadających świadectwo spełnienia wymogów homologacji w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymaganiami Regulaminu 29 EKG – oferta otrzyma 0 punktów.

Prosimy o usunięcie kryterium dotyczącego Regulaminu 29 EKG ONZ, ponadto zapisy kolumny 2 wskazują, że Wykonawca może uzyskać w tym kryterium max. 10 pkt, zaś zapisy kolumny 3 mówią już o 5 pkt. za posiadanie tegoż regulaminu.

Wnosimy o wykreślenie powyższego punktu SWZ, gdyż wskazany tam Regulamin nr 29 dotyczy pojazdów ciężarowych. Przedmiotem zamówienia jest dostawa autobusów miejskich, co oznacza, iż postawione przez Zamawiającego wymogi zawarte w Regulaminach nr 29 nie mogą znaleźć odzwierciedlenia w tym Postępowaniu, albowiem odnoszą się do zupełnie innego typu pojazdów drogowych. Zgodnie z brzmieniem art. 99 ust. 2 Pzp zamawiający opisując przedmiot zamówienia jest zobowiązany przy określaniu jego cech uczynić to w taki sposób, aby były one „związane z przedmiotem zamówienia oraz proporcjonalne do jego wartości i celów”.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że Regulamin nr 29 EKG ONZ odnosi się do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie (zob. pkt 1 Regulaminu nr 29):

Pojazd kategorii N zdefiniowany jest w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym, który w pkt. 2 stanowi:

„Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:

- 1) kategoria N1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t;
- 2) kategoria N2: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t;
- 3) kategoria N3: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t.”

Tymczasem autobusy miejskie, stanowiące przedmiot zamówienia stanowią pojazdy kategorii M. Już więc ta okoliczność wyklucza możliwość dostosowania przedmiotu zamówienia do wymogów z powyżej wskazanego Regulaminu.

Za fakt uznać należy również okoliczność, iż autobusy miejskie (będące przedmiotem niniejszego zamówienia) nie pełnią funkcji pojazdów do przewozu ładunku. Pojazdy te służą bowiem do przewozu osób. W Regulaminie nr 29 zawarte są wymagania, których spełnienie zapewnia bezpieczeństwo osób znajdujących się w kabinie kierowcy. Wymagania te uregulowane są w szczególności w celu zabezpieczenia kabiny kierowcy przed zmiążdżeniem przez przewożony ładunek. Już zatem pobieżna analiza wymogów Regulaminu nr 29 prowadzi do wniosku, iż jego treść

Odpowiedź 4.3) Zamawiający informował w odpowiedzi na pytanie nr 3, że w treści SWZ znalazła się oczywista omyłka pisarska – Zamawiający stosownie dokonał korekty SWZ, w której to przyznaje 10 pkt za spełnienie wymogu kryterium T2 oraz 0 pkt w przypadku jego spełnienia.

Lp.	Składnik T	Opis spełnienia składnika T przez oferowane autobusy
1.	T1 – ilość miejsc siedzących (max 10 pkt)	a) 30 i więcej miejsc - 10 pkt b) od 27 do 29 miejsc - 5 pkt. c) od 24 do 26 miejsc - 2 pkt. c) od 20 do 23 miejsc - 0 pkt.

2.	T2 – bezpieczeństwo typu oferowanych autobusów (max 10 pkt)	<p>a) Za zaoferowanie pojazdów posiadających świadectwo spełniania wymogów homologacji w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymaganiami Regulaminu 29 EKG ONZ – oferta otrzyma 10 punktów.</p> <p>b) Za zaoferowanie pojazdów nie posiadających świadectwo spełniania wymogów homologacji w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymaganiami Regulaminu 29 EKG – oferta otrzyma 0 punktów.</p>
3.	T3 - Układ silnika (max. 5 pkt.)	<p>a) za zaoferowanie autobusu wyposażonego w napęd z silnikiem centralnym – oferta otrzyma 5 punktów.</p> <p>b) za zaoferowanie autobusu wyposażonego w napęd z silnikami umiejscowionymi w osi napędowej – oferta otrzyma 0 punktów.</p>

W kwestii zasadności podważenia wykorzystania w kryterium oceny ofert posiadania przez oferowany typ pojazdu świadectwa homologacji w zakresie regulaminu nr 29 EKG ONZ Wykonawca jako profesjonalny podmiot winien posiadać wiedzę, że na rynku europejskim więcej niż 3 dostawców oferuje autobusy miejskie posiadające w/w rozwiązanie, które to bezpośrednio przekłada się na bezpieczeństwo oferowanego pojazdu. Regulamin nr 29 EKG ONZ dotyczy pojazdów posiadających wydzieloną kabinę kierowcy, którymi swoiście są również autobusy. Ponadto istnieją w Europie jednostki certyfikujące autobusy w zakresie tegoż regulaminu. Ponadto zgodnie z treścią wyroku KIO o sygnaturze KIO 3121/23 zostało uznane, że nie zachodzą przesłanki iż Regulamin nr 29 nie odnosi się do autobusów jak również zastosowanie jego wymogu w kryterium ma jasne uzasadnienie dla Zamawiającego, który to premiuje zweryfikowane rozwiązania mające wpływ na bezpieczeństwo pracy kierowcy, jak również zachowanie się całej konstrukcji pojazdu. Mając na uwadze powyższe Zamawiający podtrzymuje przyjęte kryteria oceny ofert.

Pytanie 4.4) OPZ Zamawiający zapisał:

Wymiary autobusów:

1) długość całkowita – od 10,50m do 12,50m

Prosimy o dopuszczenie autobusu, którego długość całkowita będzie wynosić od 10 m do 12,50 m.

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia wskazuje, że wymaga autobusów o długości od 10,5 m do 12,5 m, przy czym liczba miejsc pasażerskich ma wynosić minimum 65, w tym liczba miejsc siedzących - co najmniej 20, co najmniej 6 miejsca dla osób z ograniczeniem ruchowym dostępne z poziomu niskiej podłogi. Jako producent autobusów o długości 10 m jesteśmy w stanie zaproponować pojazd, który w pełni spełnia wszystkie inne wymagania stawiane przez Zamawiającego, w tym zwłaszcza możliwości przewozowe, zarówno w zakresie liczby miejsc pasażerskich ogółem, jak i siedzących. Ponieważ autobusy produkowane przez nas produkowane są krótsze od wymaganych przez Zamawiającego jedynie o 0,5 m to wartość ta nie ma żadnego negatywnego

wpływu na inne ograniczenia Zamawiającego typu manewrowość, wielkość miejsca postojowego, wymiary bram w zajezdni, itp. Obecny zapis może zostać uznany za ograniczenie swobody konkurencji na rynku autobusowym, gdyż wyklucza ARP e-Vehicles Sp. z o.o. z przedmiotowego przetargu.

Odpowiedź 4.4) Zamawiający nie może zgodzić się z przyjętą argumentacją. Zgodnie z przytoczonymi wymaganiami Zamawiający zamierza nabyć inny typ pojazdu względem proponowanego rozwiązania przez Wykonawcę z uwagi na docelowe jego wykorzystanie w przewozach gminnych oraz szkolnych, dlatego też podtrzymuje swoje wymagania w zakresie minimalnej długości pojazdu.

Przedział 10,5m - 12,5m to klasa tych samych pojazdów modułowych wywodząca się od bazowej serii autobusów klasy MAXI tzn. 12 metrowych (solo), która jest stosownie skracana lub wydłużana w zależności od potrzeb i warunków drogowych przewoźnika. Ponadto w ocenie Zamawiającego pojazdy o długości 10,0m nie spełniają również innych wymagań oczekiwanych w postępowaniu.

W kwestii ograniczenia swobody konkurencji Zamawiający informuje, że jego celem jest zakup pojazdów klasycznych opartych na platformie autobusów klasy MAXI ok 12m, których na rynku jest bardzo dużo – w Polsce oferowanych mniej więcej 10 pojazdów tego typu, różnych marek. Wykonawca nie może oczekiwać pełnego dopasowania pod inną konstrukcją, która znajduje się w ofercie Wykonawcy.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że powyższe pytanie nie może zostać zakwalifikowane przez Zamawiającego jako wniosek w sprawie wyjaśnienia treści SWZ, ale jako wniosek w sprawie dokonania przez Zamawiającego zmiany treści SWZ. Z tego też względu na Zamawiającym nie ciąży obowiązek udzielania odpowiedzi na sformułowane przez Wykonawcę pytanie. Procedura udzielenia wyjaśnień treści SWZ, o której mowa w treści art. 135 ust. 1 -6 ustawy PZP, służy bowiem wyjaśnieniu wątpliwości oraz niejasności zawartych w SWZ, a nie wymuszaniu na Zamawiającym dokonania zmian w treści SWZ, które będą korzystne dla Wykonawcy, który o to wnioskuje.

Pytanie 4.6) OPZ

Zamawiający zapisał:

1) Klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy zamontowana na dachu w kompaktowej obudowie o mocy minimum 18kW. Klimatyzacja kabiny kierowcy, klimatyzowana poprzez klimatyzację przestrzeni pasażerskiej poprzez zastosowanie dodatkowych nawiewów. Klimatyzacja musi posiadać funkcję grzania dachowego oraz być wyposażona w sterownik umożliwiający utrzymanie właściwej dla komfortu pasażerów temperatury we wnętrzu pojazdu (zaimplementowanie krzywej VDV236), załączaną ze zintegrowanego panelu w kabiny kierowcy. Prosimy o dopuszczenie rozwiązania układu sterowania klimatyzacji bez implementowania krzywej VDV236.

Odpowiedź 4.6) Zamawiający informuje, że nie przechła się do wniosku Wykonawcy. Dostarczone autobusy Zamawiający będzie wykorzystywał w komunikacji gminnej oraz przede wszystkim przy dowozie dzieci do szkół. Operatorem pojazdów będzie zewnętrzny przewoźnik, na którego Zamawiający nie będzie posiadał równoważnego wpływu względem własnej spółki. Mając na uwadze te parametry Zamawiający oczekuje wdrożenia krzywej VDV236, aby zapewnić wszystkim pasażerom w pełni zautomatyzowany komfort podróży w dogodnych warunkach temperaturowych we wnętrzu pojazdu względem do pogodny panującej w danym czasie. Ponadto krzywa VDV236 stanowi podstawowe wymaganie w większości europejskich postępowań na zakupy

autobusów elektrycznych, z uwagi na jej bezpośredni na zasięg pojazdu z uwagi na dopasowanie mocny grzania nie bezpośrednio do stałej zadanej wartości lecz stosownej proporcji do warunków panujących na zewnątrz

Pytanie 4.11) OPZ Zamawiający zapisał:

Koła i ogumienie:

Rozmiar 22,5"

Prosimy o dopuszczenie autobusu o rozmiarze obręczy kół 19,5". Produkowany przez nas autobus o długości 10 m posiada koła mniejsze o rozmiarze 19,5" przez co jest lżejszy (dodatkowo posiada mniejsze masy resorowe), a tym samym potrzebuje mniejszej pojemności magazynów energii do pokonania wymaganego przez Zamawiającego dystansu.

Odpowiedź 4.11) Podobnie jak w pytaniu 4.4 Zamawiający preferuje zakup odmiennej platformy pojazdów opartej na autobusie MAXI 12m osadzonym na kołach o wymiarze 22,5". Celem Zamawiającego jest klasyczna konstrukcja gwarantująca większą wszechstronności i bezpieczeństwo przewozu. Zamawiający ponownie informuje, że powyższe pytanie nie może zostać zakwalifikowane przez Zamawiającego jako wniosek w sprawie wyjaśnienia treści SWZ, ale jako wniosek w sprawie dokonania przez Zamawiającego zmiany treści SWZ.

Pytanie 4.12) OPZ

Zamawiający zapisał:

Energia elektryczna ma być gromadzona w magazynach energii - akumulatorach lub superkondensatorach lub innych urządzeniach pozwalających na efektywne wykorzystanie zgromadzonej w nich energii elektrycznej. Wymagana pojemność magazynów energii elektrycznej to min. 320 kWh (wartość dostępna dla użytkownika), pozwalająca na przejechanie minimum 250 km na pełnym naładowaniu - przy maksymalnym obciążeniu autobusu (dopuszczalna masa całkowita, włączone oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne, włączone systemy informacji pasażerskiej, klimatyzacja),

Prosimy o dopuszczenie autobusu, w którym pojemność magazynów energii będzie wynosić min. 289 kWh. Produkowany przez nas autobus o długości 10 m jest mniejszy i lżejszy, a tym samym potrzebuje mniejszej pojemności magazynów energii do pokonania wymaganego przez Zamawiającego dystansu. Magazyn energii używany w autobusie produkowanym przez ARP e-Vehicles Sp. z o.o. ma pojemność niewiele mniejszą od wymaganej przez Zamawiającego, bo 289 kWh.

Odpowiedź 4.12) Zamawiający nie przyjmuje przedstawionego argumentu i podtrzymuje wymagania w zakresie pojemności magazynów energii dostępnej dla użytkownika na poziomie 320kWh. Pojazdy Zamawiającego mają służyć przed dłuższy okres czasu, naturalne ograniczenie dostępności pojemności baterii ma mimo wszystko na celu zapewnienie możliwość obsługi wszystkich planowanych tras nawet w dłuższym okresie. Ponadto Zamawiający pragnie zauważyć, że Wykonawca oferując pojazd z hybrydowym ogrzewaniem bez implementacji krzywej VDV236 będzie wykorzystywał baterie również na potrzeby ogrzewania pojazdu co znacząco przełoży się na ilość energii dostępnej dla napędu pojazdu. Ponadto Zamawiający ponownie wskazuje, że powyższe pytanie nie ma na celu wyjaśnienia wątpliwości lecz wymuszaniu na Zamawiającym dokonania zmian w treści SWZ, które będą korzystne dla Wykonawcy, który o to wnioskuje.

Pytanie 4.14) OPZ

Zamawiający zapisał:

Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do autoryzowanej stacji serwisowej wykonującej naprawy w ramach gwarancji oraz obsługi okresowej autobusów, w odległości 70km od siedziby Zamawiającego. Prosimy o usunięcie zapisu dotyczącego odległości do najbliższej stacji ASO. Taki zapis jest klauzulą abuzywną, zabronioną ustawą PZP.

Odpowiedź 4.14) Zamawiający informuje, że nie dysponuje własnym zapleczem do obsługi zamawianych pojazdów, dlatego też oczekuje, aby Wykonawca zapewnił dostęp do ASO do 80km (po zmianach) od swojej lokalizacji. W tym celu Wykonawca może w dowolny sposób zorganizować miejsce, w którym pojazdy będą mogły przechodzić naprawy gwarancyjne np. udzielić autoryzacji warsztatowi znajdującemu się w pobliżu lokalizacji Zamawiającego, dlatego też w/w zapis w ocenie Zamawiającego nie ma charakteru abuzywnego, lecz w sposób ogólny oczekuje działania wobec Wykonawcy, aby zapewnił właściwe narzędzia i możliwości do obsługi dostarczonych pojazdów. Większość dostawców autobusów posiada sieć serwisową albo przygotowuje specjalne miejsca do obsługi indywidualnej danego projektu.