



Tarnów, dn. 03.07.2024r.

Dotyczy: Przetargu nieograniczonego na:

**Zakup autobusów dla MPK Tarnów z napędem elektrycznym
wraz z infrastrukturą ładowania.**

W związku z wpłynięciem zapytań dotyczących Specyfikacji Warunków Zamówienia znak sprawy: PNZP/12/Z/2024, Zamawiający zamieszcza poniżej treść zapytań do SWZ wraz z wyjaśnieniami:

Pytania i odpowiedzi :

Pytanie 1. SWZ

Zamawiający zapisał:

3) sytuacji ekonomicznej lub finansowej:

3.1. posiadają środki finansowe lub zdolność kredytową w wysokości co najmniej

12 000 000,00 zł (słownie: dwanaście milionów złotych 00/100),

Prosimy o zmianę warunku dotyczącego wysokości posiadanych środków finansowych na co najmniej 10 000 000,00 zł.

Odp. na pytanie 1 do SWZ

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 2. SWZ

Zamawiający zapisał:

4) zdolności technicznej lub zawodowej:

4.1. Warunek ten zostanie spełniony gdy Wykonawca wykaże że: wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych wykonuje, w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy — w tym okresie,

a) jedno zamówienie polegające na dostawie lub dostawach autobusów miejskich elektrycznych⁽¹⁾ min. 5 szt. (załącznik nr 8 do SWZ)

b) oraz 1 (jedno) zamówienie obejmujące : dostawę min. 4 szt. ładowarek wraz z montażem i uruchomieniem; z załączeniem dowodów określających, czy te dostawy zostały wykonane należycie. (załącznik nr 8a do SWZ)

Spełnienie powyższego warunku w ppkt. a) i b) nie musi odbywać się w ramach jednego zamówienia.

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE Spółka z o.o. w Tarnowie, 33-100 Tarnów, ul. Okrężna 9

www.mpk.tarnow.pl — mpk@mpk.tarnow.pl

Centrala:
14-626-96-11
14-630-06-20+22
fax 14-626-96-42

Dyspozytor: 14-630-06-19
Główny Księgowy: wew. 120
Zaopatrzenie: 14-630-06-24
Stacja Mpetrol: 14-630-06-23

Konto Bankowe: PEKAO S.A. O/Tarnów 30 1240 4748 1111 0000 4881 6753
NIP: 873-00-20-798 REGON: 850284120 KRS: 0000076369 BDO: 000030233
Sąd Rejonowy dla Krakowa - Śródmieścia w Krakowie, XII Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego; wysokość kapitału zakładowego 7.778.000,00 zł

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym Wykonawca będzie legitymował się doświadczeniem z dostawy w sumie 4 ładowarek, które to ładowarki były przedmiotem kilku umów na ich dostawy (np. jedna umowa na 2 ładowarki i dwie umowy po 1 ładowarce).

Odp. na pytanie 2 do SWZ

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym Wykonawca będzie legitymował się doświadczeniem z dostawy w sumie 4 ładowarek, które to ładowarki były przedmiotem kilku umów na ich dostawy (np. jedna umowa na 2 ładowarki i dwie umowy po 1 ładowarce).

Tym samym, Zamawiający dokonał następujących zmian w SWZ:

- poprawki w Rozdziale VIII SWZ w ust. 2 pkt.4.1. lit. b) :

4) zdolności technicznej lub zawodowej:

4.1. Warunek ten zostanie spełniony gdy Wykonawca wykaże że: wykonał, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych wykonuje , w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy — w tym okresie,

a) jedno zamówienie polegające na dostawie lub dostawach autobusów miejskich elektrycznych^[1] min. 5 szt. (załącznik nr 8 do SWZ)

b) oraz zamówienie obejmujące: dostawę min. 4 szt. ładowarek wraz z montażem i uruchomieniem; z załączeniem dowodów określających, czy te dostawy zostały wykonane należycie. (załącznik nr 8a do SWZ). Spełnienie powyższego warunku może odbywać się w ramach kilku zamówień, w których Wykonawca będzie legitymował się doświadczeniem dostaw w sumie 4 ładowarek, które to ładowarki były przedmiotem kilku umów.

Spełnienie warunku w ppkt. a) i b) nie musi odbywać się w ramach jednego zamówienia łącznie.

Pytanie 3. SWZ

Zamawiający zapisał:

T12	Spełnia warunki Regulaminu EKG ONZ nr 29. Zamawiający wymaga aby wskazany wymóg został dołączony stosownym dokumentem do oferty jako przedmiotowy środek dowodowy.	1
	Nie spełnia warunków Regulaminu EKG ONZ nr 29	0
T13	Spełnia warunki Regulaminu EKG ONZ nr 93. Zamawiający wymaga aby wskazany wymóg został dołączony stosownym dokumentem do oferty jako przedmiotowy środek dowodowy.	2
	Nie spełnia warunków Regulaminu EKG ONZ nr 93	0

Prosimy o rezygnację z punktowania oraz wymagania spełniania warunków dla Rwgulaminów nr 29 i 93 EKG ONZ.

Zamawiający, w ramach kryteriów oceny ofert, wymaga, aby Wykonawca zaoferował autobus, który spełnia wymagania Regulaminów EKG ONZ nr 29, 66, 93. O ile Regulamin nr 66 może mieć zastosowanie

do autobusów (dla klasy M), o tyle Regulaminy nr 29 i 93 są dedykowane jedynie dla kategorii aut ciężarowych (dla klasy N).

Znaczenie poszczególnych regulaminów jest następujące:

- Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej;
- Regulamin nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego;
- Regulamin nr 93 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. Urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) - II. Pojazdów w zakresie położenia homologowanego typu FUPD - III. Pojazdów w zakresie zabezpieczenia przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP).

W naszej ocenie, Zamawiający wyżej sformułowanym kryterium, w sposób niczym nieuzasadniony, wbrew intencjom ustawy Prawo Zamówień Publicznych, utrudnia dostęp do zamówienia dla potencjalnych wykonawców.

Regulaminy nr 29 i 93 dotyczą pojazdów ciężarowych, przedmiotem zamówienia jest zaś dostawa autobusów miejskich, co oznacza, iż postawione przez Zamawiającego wymogi zawarte w Regulaminach nr 29 i 93 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 odnosi się do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie (zob. pkt 1 Regulaminu nr 29):

I. ZAKRES

Niniejszy regulamin dotyczy pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N (!) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie.

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.

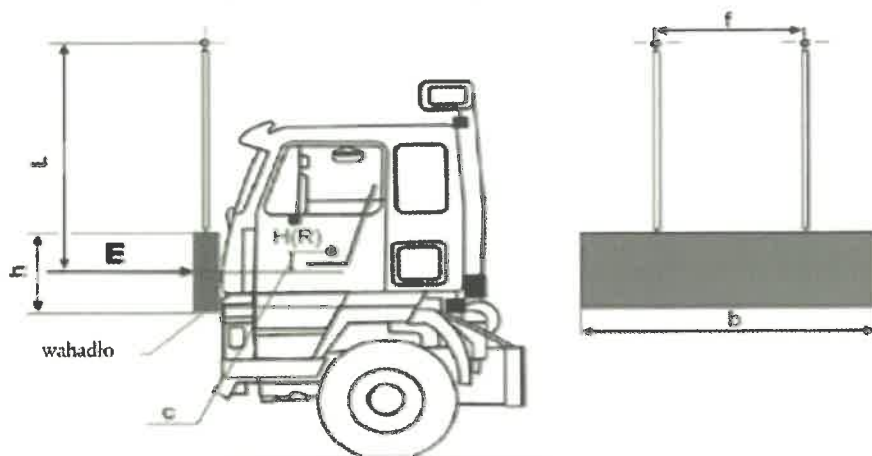
Za fakt uznać należy również okoliczność, iż autobusy miejskie (będące przedmiotem niniejszego Zamówienia) nie pełnią funkcji pojazdów do przewozu ładunku. Pojazdy te służą bowiem do przewozu osób. W Regulaminie nr 29 zawarte są wymagania, których spełnienie zapewnia bezpieczeństwo osób znajdujących 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 nie znajduje zastosowania do autobusów miejskich, gdyż nie posiadają one kabiny kierowcy oddzielonej od pozostałej części pojazdu analogicznej do tej, która jest w pojazdach ciężarowych.

Poniższe rysunki pokazują metody badania kabin pojazdów ciężarowych na zgodność z Reg. 29:

Badanie zderzenia czołowego (badanie A)

Rysunek 1

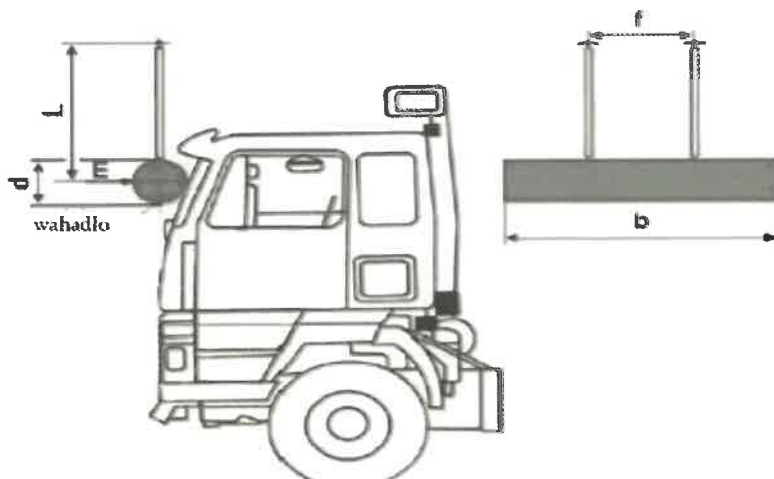
Badanie zderzenia czołowego (badanie A)



Badanie zderzenia czołowego na słupkach przednich (badanie B)

Rysunek 2

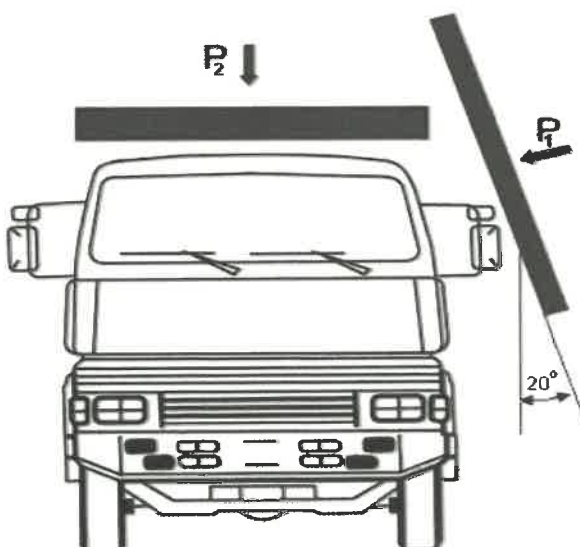
Badanie zderzenia czołowego na słupkach przednich (badanie B)



Badanie wytrzymałości dachu (badanie C)

Rysunek 3

Badanie wytrzymałości dachu (badanie C)



Należy tu wskazać, że kabina kierowcy w autobusie tworzy monolit z pozostałą częścią nadwozia, nie zachodzi więc ryzyko przemieszczenia się ładunku, co mogłoby zagrażać kierowcy.

Wskazujemy również, że dodawanie dodatkowych wymogów dla autobusów, żeby spełniały wymogi Regulaminu nr 29 EKG ONZ ma dużo przeciwwskazań, albowiem nie tylko nie poprawiają one bezpieczeństwa, ale mogą je wręcz pogorszyć:

Autobus miejski porusza się z małymi prędkościami w dużym ruchu i widoczność dla kierowcy jest bardzo ważna. Wzmacnianie ściany przodu wpływa negatywnie na widoczność kierowcy (masywniejsze grubsze słupki) co wiąże się ze zmniejszeniem bezpieczeństwa pasażerów – bardziej pojazd narażony jest na kolizje.

Wzmacnianie ściany przodu zwiększa masę własną pojazdu i dociąga oś przednią (dodatkowa masa przed osią na zwisie). Większy nacisk, a w przypadku autobusów miejskich, gdzie dopuszczalny nacisk osi często jest na granicy dopuszczalnego maksymalnego dla kół (opon) i osi. Występuje konieczność zmniejszenia ilości pasażerów w przedniej części autobusu przez ograniczenie miejsca do stania (barierki typu bonanza lub inne ograniczenie) lub zmniejszanie ilości miejsc do siedzenia w przedniej części autobusu. Jest negatywne zjawisko w autobusach miejskich, gdzie zależy właścicielowi ma maksymalnej liczbie pasażerów.

Autobus jest wykonany w formie nadwozia wagonowego, nie ma wydzielonej kabiny kierowcy jak w kategorii N (pojazdy ciężarowe).

Regulamin nr 29 EKG ONZ jest regulaminem mającym za zadanie ochronę kierowcy pojazdów ciężarowych narażonych na wjazd w poprzek pojazdu ciężarowy – szczególnie dla jadących w konwojach z dużą prędkością ciężarówek na drogach szybkiego ruchu.

Dla autobusów, szczególnie miejskich ustawodawca przewidział dwa regulaminy – wytrzymałościowy Regulamin nr 66 i tzw. autobusowy Regulamin nr 107. Są to regulaminy kładące główny nacisk na bezpieczeństwo pasażerów. Regulamin nr 66 wyznacza strefę bezpieczną dla pasażerów w momencie przewrócenia się autobusu, a Regulamin nr 107 bezpieczną konfigurację wnętrza oraz stabilność autobusu (dotyczy to również przechyłu o 28 deg. W pojazdach ciężarowych jedynie w kabinie przebywa zarówno kierowca jak i pasażer, dlatego wprowadzony został dedykowany dla tych pojazdów Regulamin nr 29.

Podobnie ma się ze stosowaniem Regulaminu nr 93. Otóż, jak wynika z jego treści, stosuje się go jedynie do pojazdów kategorii N:

1. ZAKRES

1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do:

1.1.1. CZĘŚĆ I: urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD) przeznaczonych do stosowania w pojazdach kategorii N₂ i N₃⁽¹⁾;

1.1.2. CZĘŚĆ II: położenia w pojazdach kategorii N₂ i N₃⁽²⁾ urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD), które otrzymały homologację typu zgodnie z częścią I niniejszego regulaminu;

1.1.3. CZĘŚĆ III: pojazdów kategorii N₂ i N₃ w zakresie zabezpieczenia przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP) wyposażonych w urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD), które nie posiada oddzielnej homologacji zgodnie z częścią I niniejszego regulaminu, lub zbudowanych bądź wyposażonych w taki sposób, że ich części składowe można uznać za spełniające funkcję FUPD.

Celem Regulaminu nr 93 jest zapewnienie skutecznego zabezpieczenia chroniącego pojazdy przed wjechaniem pod przód pojazdów wymienionych w pkt. 1 reg., w przypadku zderzenia czołowego.

Dlatego prosimy o całkowitą rezygnację z punktowania spełniania przez oferowane pojazdy Regulaminów nr 29 i 93.

Odp. na pytanie 3 do SWZ

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

Zamawiający nie wyklucza udziału w postępowaniu pojazdów, które nie posiadają homologacji potwierdzającej spełnienie wymogów Regulaminu EKG ONZ nr 93 oraz pojazdów, które nie posiadają raportu lub certyfikatu potwierdzającego spełnienie wymogów Regulaminu nr 29 EKG ONZ.

W ocenie Zamawiającego bezpieczeństwo kierującego pojazdem przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo przewożonych podróżnych. Kabina kierowcy autobusu nie jest wyposażona w elementy bezpieczeństwa biernego, takie jak poduszki powietrzne, kurtyny boczne itp., ani też nie posiada strefy kontrolowanego zgniotu absorbującej znaczną część energii w przypadku zderzenia. Zatem należy zwrócić uwagę, że ochrona kierującego autobusem, który odpowiada bezpośrednio za bezpieczeństwo przewożonych pasażerów w ruchu drogowym poprzez zastosowanie sprawdzonych i certyfikowanych rozwiązań jest w pełni uzasadniona. Dodatkowo uzasadnieniem przemawiającym za zastosowaniem wymogów regulaminu nr 93, oprócz oczywistej ochrony dolnych partii ciała kierującego pojazdem niskopodłogowym jest również zabezpieczenie układów, odpowiedzialnych za sterowanie między innymi układem hamulcowym umieszczonym z racji konstrukcji pojazdu na wysokości podłogi.

Pytanie 4. OPZ

Zamawiający zapisał:

Wszystkie drzwi o szerokości min. 1200mm otwierane do wewnątrz.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania z drzwiami otwieranymi na zewnątrz.

Odp. na pytanie 4 do OPZ

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 5. OPZ

Zamawiający zapisał:

*Podgrzewanie płynu następuje w bojlerze elektrycznym lub magistrali ogrzewania (...)
Ogrzewanie dodatkowe o mocy minimum 22kW realizowane przez agregat grzewczy zasilany olejem napędowym.*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w postaci hybrydowego (elektryczno-spalinowego) agregatu grzewczego.

Odp. na pytanie 5 do OPZ

Zamawiający dopuści zastosowanie hybrydowego agregatu grzewczego.

Tym samym, Zamawiający dokonał następujących zmian w SWZ:

- w załącznik nr 2 do SWZ – OPZ oraz w załączniku 2b do SWZ dodano punkt 4.8.9.:

4.8.9 W przypadku zastosowania hybrydowego agregatu grzewczego musi on spełniać poniższe warunki:

- a) możliwość niezależnej pracy układu spalinowego i elektrycznego
- b) możliwość wyłączenia z pracy układu spalinowego
- c) układ hybrydowy spełnia warunki opisane w pkt. 4.8.7 oraz 4.8.8

- w załącznik nr 2 do SWZ – OPZ oraz w załączniku 2b do SWZ **pkt. 4.8.4.** Zamawiający dokonał zmiany zapisów:

- 4.8.4. Ogrzewanie wnętrza autobusu sterowane automatycznie przez zastosowanie elektronicznego regulatora temperatury realizowane przez grzejniki konwektorowe oraz nagrzewnice z wentylatorami, w których nośnikiem energii cieplnej jest ekologiczny płyn niskokrzepnący. Podgrzewanie płynu następuje w bojlerze elektrycznym lub magistrali ogrzewania lub hybrydowym agregacie grzewczym, a następnie rozprowadzenie obiegiem wymuszonym do:
- a) nagrzewnic z wentylatorami umieszczonych w przestrzeni pasażerskiej (minimum trzy sztuki) oraz dwie nagrzewnice umieszczone w kabinie kierowcy w tym jedna sterowana niezależnie o 2 stopniach prędkości wentylatora skierowana na nogi kierowcy;
 - b) grzejników konwektorowych rozmieszczonych w przestrzeni pasażerskiej oraz kabinie kierowcy.

Prezes Zarządu

Anna Reising